

# Rapport annuel

2020

The background of the lower half of the page is a complex financial-themed collage. It features a grid pattern overlaid with various elements: a red line graph showing fluctuations, a white candlestick chart, a large white Euro symbol (€), a green plus sign followed by '10%', and a green triangle. Faint, large letters like 'C', 'R', 'G', and 'A' are also visible in the background.

# Chiffres clés

<b>Brut et produits pétroliers</b>			
	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2021/2022</b>
en tonnes			%
<b>Ventes intérieures</b>	8 577 662	<b>8 800 371</b>	2,6
<b>Ventes de carburants diesel et essence</b>	4 849 544	<b>4 786 894</b>	-1,3
<b>Ventes de mazout</b>	2 420 912	<b>2 114 065</b>	-12,7
<b>Ventes d'autres produits</b>	522 708	<b>1 899 412</b>	45,3
<b>Importations de brut et de produits pétroliers</b>	8 455 691	<b>8 853 165</b>	4,7
<b>Importations de brut</b>	2 311 723	<b>3 026 050</b>	30,9
<b>Importations de produits pétroliers</b>	6 143 968	<b>5 827 115</b>	-5,2
<b>Exportations de produits pétroliers</b>	463 330	<b>955 916</b>	106,3
<b>Production de la raffinerie</b>	2 383 409	<b>3 012 542</b>	26,4

# Sommaire

- 2** **Avant-propos du président**
- 4** **Entretien avec Martin Gautschi, président de Swissoil**
- 8** **Manifestations et activités d’Avenergy Suisse**
- 14** **Développement international**
  - L’année en bref
  - 2022: Au bout des certitudes
  - Chiffres globaux des ventes et de la production
- 24** **Pétrole en Suisse**
  - Pays d’origine du pétrole et des produits pétroliers
  - Importation et vente
  - Politique énergétique: une «annus horribilis»
  - Mobilité
- 38** **Reportage**
  - Le secteur industriel «New Energy Systems» de Swissmem
  - Décarbonation: 3 exemples d’entreprises
- 44** **Organisation**
- 47** **Statistiques**

# Avenergy Suisse en bref

Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et de carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse garantissent la sécurité d'approvisionnement de ces agents 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 agents 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.

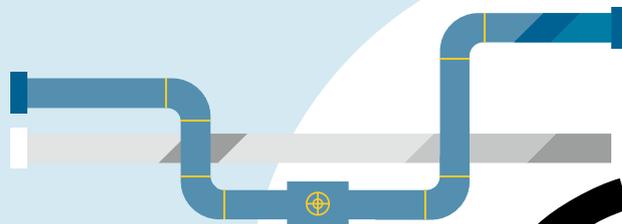
Avenergy Suisse s'engage à maintenir ou à créer la libre concurrence entre les différentes énergies, à traiter les projets législatifs et les questions de mise en application dans le domaine énergétique, environnemental et fiscal, à normaliser qualitativement les agents énergétiques liquides et à fournir des informations sur les produits pétroliers. En outre, nous soutenons et encourageons les énergies innovantes et neutres en CO<sub>2</sub>, telles 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.



**2,40  
par litre**

Prix de diesel le plus élevé



**36%**

Part des produits pétroliers  
dans la consommation  
brute d'énergie

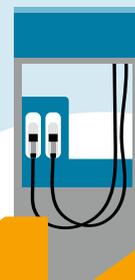
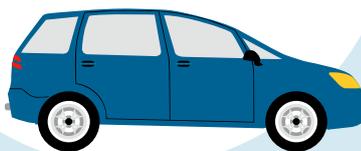


**1,115 Mia.  
CHF**

Taxe sur la valeur ajoutée  
sur combustibles  
et carburants

**97,6%**

Part des véhicules routiers  
avec un moteur thermique



**11**

Stations-service  
avec distribution  
de H<sub>2</sub>



**5,549 Mia.  
CHF**

Recettes  
fiscales sur les combustibles  
et carburants



**+31%**

Augmentation du prix du pétrole brut  
par rapport à 2021.

# Un monde ingouvernable

Quand les crises se superposent et que leurs conséquences s'en trouvent amplifiées, les choses deviennent vraiment passionnantes. La crise climatique annoncée entraîne une transition énergétique non coordonnée, dominée par des objectifs nobles mais sans mesures correspondantes, qui débouche finalement sur une crise énergétique à laquelle vient se superposer une crise d'approvisionnement énergétique provoquée par la guerre en Ukraine. Dans le monde que nous considérons jusqu'à présent comme normal, de tels scénarios existaient dans des drames et des romans, mais pas dans la politique réelle. Nous serions toutefois bien avisés de reconnaître ces scénarios comme la nouvelle réalité et de nous préparer à voir la situation empirer encore davantage. Mais le pire n'est pas toujours sûr.

La première étape doit consister à nous laisser guider par l'expertise et non par les idéologies en matière de politique énergétique. Ensuite, nous devrions reconnaître que la plupart des humains souhaitent vivre dans des conditions civilisées qui ne peuvent être fournies qu'à l'aide de technologies et d'une consommation d'énergie correspondante. En revanche, si le renoncement se transforme en programme politique, des luttes de répartition commenceront aussi bien à l'intérieur des différents pays qu'entre les pays eux-mêmes, avec des conséquences imprévisibles et non voulues par une grande partie de la population. En hiver 2022/23, nous avons évité de peu les coupures de courant, ce qui ne veut pas dire que de tels dangers soient écartés pour les hivers des années à venir.

La sécurité d'approvisionnement en sources d'énergie éprouvées, qu'elles soient d'origine fossile ou nucléaire, doit être une priorité absolue. Les lacunes énergétiques résultant d'actions non coordonnées doivent être évitées, ne serait-ce que pour des raisons stratégiques et militaires. Comment les pays d'Europe centrale et occidentale affaiblis par la transition énergétique peuvent-ils se défendre contre les menaces de l'Est? Compter uniquement sur les importations pour faire bonne figure dans son propre bilan énergétique et climatique ne témoigne pas d'un instinct de conservation bien développé. Des investissements dans l'infrastructure existante sont donc impérativement



Daniel Hofer, Président Avenergy Suisse

nécessaires pour rester capable d'agir à l'avenir. C'est vrai aussi bien pour le système énergétique que pour le complexe industriel.

Des investissements supplémentaires dans de nouvelles technologies neutres en gaz à effet de serre sont nécessaires pour assurer l'approvisionnement, en particulier l'approvisionnement énergétique. Pour cela, il faut des conditions-cadres adéquates, orientées vers ce qui est faisable et favorisant des solutions qui n'incarnent certes pas l'objectif idéal mais représenteraient de grandes avancées dans la bonne direction. Si l'on permettait que le dioxyde de carbone rejeté par les cimenteries soit directement transformé en SAF (sustainable aviation fuels) avec de l'hydrogène vert et que les effets positifs sur le climat en résultant soient portés à parts égales au compte de l'industrie aéronautique et de l'industrie du ciment, la disposition à investir dans ce secteur deviendrait rapidement très forte. Les considérations idéologiques de pureté climatique dans la politique empêchent toutefois une mesure pragmatique qui n'éliminerait pas les émissions de gaz à effet de serre de ces deux industries, mais les réduirait presque de moitié. Cela permettrait de faire progresser rapidement la protection du climat et donnerait le temps d'améliorer les procédés pour réduire peut-être un jour les apports en carbone à un niveau proche de zéro.

Il existe de nombreux exemples de ce type. D'une manière générale, la politique manque d'esprit d'entreprise et de compréhension des mesures d'incitation susceptibles d'encourager l'action entrepreneuriale. Cela peut être dû au fait que dans les démocraties matures, la gestion des thèmes rapporte plus aux politiciens élus que la résolution des problèmes.

# Un avocat engagé pour la clientèle du mazout

Depuis mai 2022, Martin Gautschi occupe l'une des fonctions associatives les plus controversées de Suisse: il est le nouveau président de l'Association suisse des marchands de mazout Swissoil et succède ainsi à l'actuel Conseiller fédéral et chef du DETEC, Albert Rösti. Qu'est-ce qui motive ce patron de 51 ans de la société argovienne Voegtlin-Meyer AG et comment juge-t-il la politique énergétique suisse en temps de guerre et de crise d'approvisionnement? Nous avons rencontré Martin Gautschi à Zurich pour un entretien.

**Avenergy Suisse: Martin Gautschi, merci beaucoup pour cet entretien. Une question évidente et simple pour commencer: comment chauffez-vous votre maison?**

**Martin Gautschi:** Nous chauffons bien sûr notre maison, construite il y a dix ans, au mazout, plus précisément à l'éco-mazout. J'apprécie surtout la fiabilité de cette forme d'énergie. Il fait toujours agréablement chaud chez moi – quoi qu'il arrive. D'ailleurs, nos hôtes le remarquent à chaque fois – je dis alors toujours que c'est ça la chaleur fossile éprouvée.

**AS: Vous êtes président de Swissoil depuis environ un an. Quelle a été votre motivation pour assumer cette fonction qui est sujette à controverse?**

**MG:** Tout d'abord, je voudrais dire que c'est un honneur pour moi de pouvoir marcher dans les pas d'Albert Rösti. En tant que propriétaire d'une entreprise familiale depuis quatre générations, je suis proche du marché et, particulièrement motivé, j'ai donc très envie de m'engager pour notre produit et les services qui y sont liés. La source d'énergie qu'est le mazout est bien meilleure que sa réputation et je considère qu'il est de mon devoir de le défendre auprès du public. Je considère également l'entreprise Swissoil comme «l'avocate» des quelque 750 000 propriétaires de chauffages au mazout qui existent encore dans toute la Suisse – ce qui me m'incite encore plus à me battre pour cette branche.

**AS: Quels objectifs concrets poursuivez-vous avec l'association, qui est de plus en plus sous pression politique et – ce qui va de pair – économique?**

**MG:** Mon objectif est, en termes militaires, de «tenir mon rang». J'aimerais que notre branche puisse s'affirmer encore le plus longtemps possible sur le marché de l'énergie. Certes, le mazout n'est pas



Le mazout est bien meilleur que sa réputation et je considère qu'il est de mon devoir de le faire savoir au public».



**Martin Gautschi**, 51 ans, dirige depuis 2003 l'entreprise traditionnelle Voegtlin-Meyer AG à Windisch en tant que propriétaire et CEO de la quatrième génération. Parallèlement, il siège comme député du PRD depuis dix ans au Conseil communal de la commune de Windisch. Il est marié, père de deux enfants en âge scolaire, habite à Windisch et considère la randonnée, le ski, le golf et la conduite de camions comme ses hobbies.

«sexy», mais il existe encore aujourd'hui de nombreuses bonnes raisons d'opter pour un chauffage au mazout. Ainsi, lors de la pénurie d'énergie de l'hiver dernier, c'est justement la clientèle du mazout qui n'a jamais eu à craindre de ne plus pouvoir se chauffer, contrairement aux propriétaires de chauffages au gaz.

**AS: Vous abordez un sujet important. Nous traversons une période de turbulences: guerre en Ukraine, pénurie d'énergie, inflation... Où en sera le secteur après l'année de crise 2022?**

**MG:** Je pense que nous sortirons renforcés de cette crise, car il s'est avéré que notre branche est de loin l'acteur le plus important pour la sécurité d'approvisionnement en Suisse. Notre logistique a résisté à la pression et nous avons toujours pu répondre à la demande de nos clients. Notre branche est en mesure de garantir la sécurité d'approvisionnement à tout moment – sans subventions ni autre soutien de l'État – cela ne va pas de soi! Nous pouvons en être fiers et nous devons le souligner avec encore plus d'assurance à l'avenir.

**AS: Malgré les nombreux avantages indéniables de la source d'énergie qu'est le pétrole, le secteur est toujours soumis à une pression politique, médiatique et sociale massive. Comment réagissez-vous personnellement à cette situation?**

**MG:** D'une part, je trouve en premier lieu injuste la manière dont notre secteur est présenté et traité par le public. L'industrie pétrolière est dénigrée en bloc et rendue responsable de tout ce qui est négatif, malgré son rôle incontestablement important pour l'économie et la société. D'autre part, on ferme toujours les yeux sur les alternatives courantes: personne ne demande par exemple d'où toutes les pompes à chaleur déjà prescrites dans de nombreux cantons obtiendront leur électricité et si celle-ci est durable et neutre en CO<sub>2</sub> – elles sont simplement considérées a priori comme respectueuses de l'environnement et du climat. C'est choquant.

**AS: Or, depuis quelques années, on assiste régulièrement à des manifestations de ce que l'on appelle les «militants pour la justice climatique», des jeunes qui prétendent avoir peur pour leur avenir. Face à cette évolution, ne devrions-nous pas essayer de sortir le plus rapidement possible des énergies fossiles?**

**MG:** Non, pas du tout. En fin de compte, c'est le marché libre qui prévaut et, comme économiste, je dois toujours constater qu'en tant qu'industrie, nous fournissons un produit qui est demandé sur le marché. Ni plus ni moins. Personne n'est obligé d'acheter de l'essence, du diesel ou du mazout. De plus, dans de nombreux cas, les alternatives ne tiennent pas encore leurs promesses – le remplacement de l'énergie fossile est loin d'être partout techniquement possible ou économiquement viable. L'idée selon laquelle l'énergie fossile est forcément nuisible et l'énergie renouvelable forcément bénéfique est trop limitative. En se concentrant uniquement sur la thématique du climat, on oublie souvent des questions environnementales plus importantes, comme la protection de la forêt tropicale.

**AS: Dans ce contexte, le non à la loi sur le CO<sub>2</sub> en juin 2021 a été d'autant plus remarquable. Quelle importance accordez-vous à cette décision populaire dans la perspective actuelle?**

**MG:** On ne peut pas surestimer le succès de cette votation face à tant de vents contraires politiques et sociaux. Le non à la loi sur le CO<sub>2</sub> a fait reculer la



toute-puissance de l'État et a renforcé la responsabilité individuelle des citoyens. J'ai été très heureux de voir comment les votants ont montré à la «classe politique» ses limites – le fait que cela soit possible est clairement une caractéristique unique de notre système politique. La protection du climat doit être voulue par la population – de son plein gré et non par le biais d'interdictions et d'obligations imposées par l'État. En fin de compte, on peut dire aujourd'hui que le discours public a pu être ramené, du moins en partie, sur une base raisonnable.

**AS: Malgré cela, les interventions politiques contre les sources d'énergies fossiles ne cessent pas.**

**MG:** C'est effectivement le cas. La politique ne semble tout simplement pas pouvoir se défaire de l'idée que la protection du climat ne peut fonctionner qu'avec des interdictions, des réglementations et une économie planifiée. Cela va profondément à l'encontre de ce que je ressens vraiment: les nouvelles technologies avancées doivent s'imposer d'elles-mêmes, les interdictions technologiques n'ont jamais rien apporté d'autre que plus d'État, plus de bureaucratie et plus de paternalisme. La protection de l'environnement et du climat ne fonctionne toujours qu'avec la volonté de l'économie et la population, pas contre elle.

**AS: C'est dans cet esprit que l'UE prévoit d'interdire les moteurs à combustion à partir de 2035. Quel est votre avis à ce sujet?**

**MG:** Avec ce plan, l'UE fait complètement fausse route. Je m'étonne également de la naïveté de la politique économique: c'est justement en Allemagne, avec sa tradition de plusieurs décennies en tant que nation productrice d'automobiles, que des emplois en masse risquent d'être perdus si les grands constructeurs automobiles ne se concentrent plus que sur l'électromobilité. Le reste du monde ne se pliera pas à ce diktat et continuera à construire des voitures avec des moteurs à combustion. Beaucoup de savoir-faire quittera l'Europe, par exemple pour l'Asie.

**AS: Revenons à la Suisse. Albert Rösti sera à la tête du DETEC à partir de début 2023. Va-t-il bouleverser la politique énergétique suisse ou doit-il se plier aux réalités politiques?**

**MG:** Albert Rösti est un homme politique très sérieux, qui possède de solides connaissances détaillées sur les questions énergétiques et il est doté d'une personnalité très agréable et accessible. Je suis donc convaincu qu'il peut faire bouger les choses, même s'il est intégré dans une autorité collégiale ne lui permettant pas d'exercer son em-



**Notre branche peut garantir la sécurité d’approvisionnement à tout moment – sans soutien de l’État!»**

prise». J’attends de lui qu’il mène une politique énergétique raisonnable et objective, sans œillères – mais aussi sans «lunettes roses».

**AS: Dans le domaine du bâtiment, ce n’est toutefois pas la Confédération qui est aux commandes, mais les cantons, et ce sont eux qui vont de l’avant en matière de décarbonation. Comment voyez-vous l’avenir du marché du chauffage? Est-ce que l’on se chauffera encore au mazout dans dix ans?**

**MG:** Je pense que oui, mais pas partout, surtout dans les nouvelles constructions où, comme chacun sait, le mazout n’est plus d’actualité. Sur le marché de la rénovation par contre, le mazout jouera encore longtemps un rôle important. Aujourd’hui, le remplacement du chauffage est peut-être lié à des obligations dans la plupart des cantons, nous nous y sommes plus ou moins habitués. Où je vois la ligne rouge: l’interdiction totale des chauffages au mazout – notre association doit continuer à s’y opposer fermement.

**AS: Des cantons comme Glaris, Zurich ou Bâle-Ville connaissent déjà une interdiction de fait des chauffages au mazout. Swissoil a-t-elle échoué dans ce domaine?**

**MG:** Je suis conscient que certains cantons ont des lois très strictes mais en principe, l’installation d’un chauffage au mazout est encore possible dans les cas où il n’y a pas d’alternative technique, même dans les cantons précités – et cela doit rester ainsi.

**AS: En vous écoutant, on ne peut s’empêcher de penser que le secteur pétrolier est constamment sur la défensive. Il faut pourtant aussi toujours regarder vers l’avant et proposer des alternatives.**

**Dans ce sens, comment voyez-vous le rôle des énergies renouvelables pour l’industrie pétrolière?**

**MG:** La tendance vers les énergies renouvelables est irréversible. Pour l’instant, en tant que secteur du mazout, nous pouvons encore miser sur des solutions combinées intelligentes, permettant de respecter les prescriptions en vigueur des MoPEC. En outre, les sources d’énergie biogènes joueront également un rôle à l’avenir – mais je vois plutôt leur potentiel dans le domaine de la mobilité et moins sur le marché du chauffage en raison de leur disponibilité limitée.

**AS: Comment voyez-vous l’avenir?**

**MG:** À long terme, nous ne pourrions pas nous passer des e-fuels et de l’hydrogène pour remplacer l’énergie fossile. J’apprécie beaucoup qu’Avenergy Suisse voie ici bien plus loin que le bout de son nez et s’engage pour l’introduction sur le marché de la mobilité à l’hydrogène notamment. Je vois également un grand potentiel dans l’utilisation d’essence et de diesel synthétiques, précisément parce qu’ils permettraient de continuer à exploiter sans interruption l’infrastructure de transport et de ravitaillement actuelle. C’est malheureusement encore de la musique d’avenir.

**AS: Votre prédécesseur vient d’être élu au Conseil fédéral. Avez-vous des objectifs politiques similaires?**

**MG:** (rit) Non, mes ambitions politiques se limitent clairement au niveau cantonal. Ma fonction de Conseiller communal de Windisch est très passionnante et gratifiante. À moyen terme, un mandat de député au Grand Conseil m’intéresserait également – dans le canton d’Argovie, qui est un canton énergétique.

# L'année des manifestations d'Avenergy Suisse

Après que les activités d'Avenergy Suisse ont été marquées par la pandémie de Covid-19 au cours des deux années précédentes, l'année 2022 a enfin permis d'organiser des événements en présentiel comme les années précédentes. Dans de nombreux cas, les techniques virtuelles, qui avaient été reléguées au second plan avant la pandémie, ont désormais été utilisées comme un complément optionnel et utile.

## Assemblée générale au Musée suisse des transports

Pour une fois, l'assemblée annuelle d'Avenergy Suisse s'est déroulée dans un cadre inhabituel en 2022: les membres et les invités se sont réunis pour la rencontre annuelle non pas comme d'habitude à Zurich ou à Berne mais au Musée des transports de Lucerne – le cadre idéal pour discuter des grandes questions de notre époque en matière de politique énergétique et des transports. Le choix du lieu de la conférence s'imposait, car Avenergy Suisse exploite depuis 2021, en collaboration avec

l'Empa, le stand «Powerfuel» dans la halle du trafic routier, sous la devise «Vivre la mobilité hydrogène».

Dans son discours présidentiel, **Daniel Hofer** a présenté le rôle de la branche pétrolière à la lumière de la situation de crise actuelle et n'a pas manqué de critiquer les décisions du passé en matière de politique énergétique, qui nous placent aujourd'hui devant de grands défis. «Il est peu probable que l'Europe se trouve aux avant-postes», telle était l'une de ses conclusions, qui a également servi de transition vers les deux intervenants invi-



Daniel Hofer



Martin Naville



Philip Furler



Gros effort technique en coulisses pour la réalisation hybride de la troisième journée du biofioul

tés. Le regard posé au-delà de l'Atlantique, **Martin Naville** CEO de la Swiss-American Chamber of Commerce, a réussi de manière impressionnante à démontrer au public le rôle des États-Unis pour l'économie mondiale et en particulier pour la Suisse. Le constat était vite fait: même si certains ont déjà annoncé sa destitution et que divers troubles l'ont récemment touché, Uncle Sam est toujours la puissance économique et militaire dominante dans le monde et un garant de la paix et de la prospérité dans le monde occidental – en particulier pour la Suisse. Ensuite, **Philip Furler**, CEO et fondateur de Synhelion, a présenté la vision de sa start-up. Synhelion prévoit de commencer la production d'un pétrole brut artificiel par synthèse dans des centrales solaires spécialement conçues à cet effet, à partir duquel les carburants et combustibles de l'avenir pourront être obtenus naturellement sans CO<sub>2</sub> (voir: p. 40). Outre la faisabilité technique, le jeune manager dynamique a notamment expliqué la voie qu'il entend suivre pour amener son produit à maturité sur le marché en l'espace de quelques années. Pour les personnes présentes, il est rapidement devenu clair que l'avenir de l'approvisionnement énergétique réside dans ce type de projets et

non dans le renoncement, les interdictions et les prescriptions, comme on l'exige malheureusement encore souvent sur le plan politique.

#### **Communication sur les énergies alternatives**

Après que la deuxième Journée biofioul 2021 a dû avoir lieu sous forme de manifestation virtuelle, Avenergy Suisse s'est risquée pour la première fois à une organisation hybride pour la troisième édition de l'année sous revue. Le 8 mars, les représentants de la branche intéressés se sont réunis à Olten pour un échange. Cette fois-ci, le regard s'est posé à la fois sur la situation actuelle en Suisse et au-delà des frontières nationales. Les conférenciers ont présenté les marchés du biofioul en Allemagne, en Autriche, en France et aux États-Unis, en partie par le biais d'une vidéo. Le public avait le choix de suivre la conférence à l'écran ou sur place à l'Arte Olten. Cette dernière option a été utilisée par un nombre réjouissant d'invités.

#### **Première Powerfuel Week au Musée suisse des transports**

Avenergy Suisse a joué le rôle de Presenting Partner pour la première édition de la Powerfuel Week à



© Quade & Zurfluh AG

Roland Bilang, l'animateur Reto Brennwald et Patrik Meli, président du nouveau secteur industriel de Swissmem «New Energy Systems» (de g. à dr.), lors d'une table ronde à la Powerfuel Week à Lucerne

Lucerne, qui s'est déroulée du 16 au 20 mai. Dans son exposé d'introduction, le directeur, **Roland Bilang**, a pu présenter les progrès impressionnants réalisés par les membres d'Avenergy Suisse engagés dans l'association de promotion de la mobilité hydrogène, en ce qui concerne la mise en place des stations-service et des installations de production d'hydrogène. Il n'en a pas moins souligné le rôle important du pétrole, sans lequel il ne sera pas possible d'effectuer une transition énergétique vers des énergies non fossiles.

Le thème de l'hydrogène et des carburants synthétiques prend de l'ampleur dans l'opinion publique. Avenergy Suisse s'engage depuis des années déjà pour faire connaître cette nouvelle technologie au grand public. Lors de la foire grand public Olma, le concept de mobilité à l'hydrogène a été présenté, comme l'année précédente, sur un stand tenu conjointement par l'Empa et l'entreprise Osterwalder St. Gallen AG.

Le 27 mai, le directeur adjoint, **Fabian Bilger**, a dirigé pour la deuxième fois un symposium sur les «Synfuels» dans le cadre de Swiss Classic World à Lucerne.

Une nouvelle installation a pu être présentée en juin 2022 dans l'exposition permanente «Powerfuels» au Musée Suisse des Transports. Il s'agit d'une représentation artistique du cycle de l'hydrogène, permettant surtout aux jeunes générations de comprendre la transformation de l'eau en hydrogène et en électricité jusqu'à l'utilisation dans un véhicule à pile à combustible.

#### Journée sectorielle sur la résistance à la crise

Pour la 6ème fois consécutive, Avenergy Suisse a invité le 25 octobre 2022 les membres de la branche pétrolière à sa journée de la branche au restaurant Metropol à Zurich. Elle s'est déroulée sous le titre «Chaîne d'approvisionnement, crise d'approvisionnement». Le président d'Avenergy, **Daniel Hofer**, a ouvert la réunion en constatant que la thématique de la sécurité d'approvisionnement avait supplanté le débat sur la «crise climatique». Dans ce contexte, il a attiré l'attention sur ce qu'il a appelé le «trilemme énergétique»: en matière d'approvisionnement énergétique, il faut trouver un équilibre sain entre les trois aspects suivants: sécurité de l'approvisionnement, prix abordable et durabilité environ-



© zvg

Le nouveau «carrousel de l'hydrogène» au Musée des Transports permet de comprendre le cheminement de l'eau jusqu'à la pile à combustible.

nementale. Ce triangle risque toutefois d'être déséquilibré si la politique accorde trop d'importance à l'un des trois aspects. Cela a été le cas ces dernières années, car l'attention du public s'est presque exclusivement portée sur la durabilité ou la protection du climat.

Pour **Gerald Hosp**, journaliste à la NZZ et expert en énergie, la guerre en Ukraine remet la question de l'approvisionnement au centre de la politique énergétique. Il considère toutefois le charbon comme le grand gagnant de la crise énergétique.

Pour améliorer la sécurité de l'approvisionnement, il a recommandé une meilleure diversification des sources d'énergie, des fournisseurs et des routes d'importation – ce en quoi la branche pétrolière excelle déjà.

Pour **Stefan Brupbacher**, directeur de Swissmem, la crise énergétique a provoqué un «réveil brutal» de l'Europe. À ses yeux, une stratégie de renoncement n'est toutefois pas une solution à long terme au problème. Il s'agit plutôt, pour un pays occidental industrialisé comme la Suisse, de pro-



Daniel Hofer, Gerald Hosp et Stefan Brupbacher discutent sous la direction de Reto Brennwald (de g. à dr.)



Martin Stucky dirige un événement organisé par le centre information mazout.

mouvoir une croissance durable par le biais d'une réduction de la réglementation.

Une large palette d'autres aspects du thème de la conférence a été présentée par les intervenants **Fabian Bilger** (directeur adjoint d'Avenergy Suisse), **Lukas Küng** (directeur d'Ostral), **Martin Rahn** (vice-directeur de Carbura), **Florian Röthlingshöfer** (directeur des Ports Rhénans Suisses) ainsi que **Giovanni Serio** (directeur de la recherche chez Vitol).

#### **Un travail médiatique intensif et des séances d'information réussies**

Les conséquences de la crise mondiale ont parfois entraîné une présence nettement plus importante d'Avenergy Suisse dans les médias nationaux. Les médias se sont particulièrement intéressés à l'augmentation des prix de l'énergie et à la sécurité de l'approvisionnement. Outre d'innombrables renseignements et interviews pour les médias, l'office s'est également occupé d'éditoriaux récurrents dans l'Automobil-Revue et a rédigé des articles pour la NZZ, la Weltwoche, la Schweizerische Gewerbezeitung et d'autres publications de la

presse écrite. En outre, le président ainsi que les membres du comité directeur et les collaborateurs du secrétariat ont fait une série d'apparitions à la télévision.

Au cours de l'année sous revue, Avenergy Suisse a publié deux numéros du magazine «Avenue» et trois numéros de la brochure succincte «Infofoil», ainsi qu'une série de dépliants d'information destinés aux ménages équipés de chauffages au mazout.

En 2022, les collaborateurs du centre d'information ont pu à nouveau organiser une série de manifestations présentes dans différentes régions du pays, après l'interruption des deux années précédentes due à la pandémie. Plus de 1300 participants intéressés ont été accueillis à l'occasion de onze séances informatives publiques. Il s'est avéré une fois de plus que l'intérêt de la population pour des informations spécialisées sur le chauffage au mazout demeure intact et que la propagande omniprésente des autorités contre le chauffage au mazout suscite de fortes incertitudes au sein de la population. **Martin Stuc-**



## Il s'est avéré une fois de plus que l'intérêt de la population pour des informations spécialisées demeure intact.»

ky, responsable du centre d'information sur le mazout pour la Suisse romande et le Tessin, a en outre organisé au total 13 cours de formation et de perfectionnement internes de la branche sur la protection des jeunes et le chauffage au mazout, et ce en allemand, français et italien.

### Affaires politiques

Au cours de l'année sous revue, Avenergy Suisse a pris position sur les projets fédéraux suivants:

- Loi fédérale sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> après 2024
- Initiative parlementaire Badran «Assujettissement d'infrastructures stratégiques du secteur énergétique à la lex Koller»
- Projet d'ordonnance sur l'utilisation de centrales hydroélectriques pour l'hiver (Ordonnance sur une réserve d'hiver, OIRH)
- Ordonnances «Mesures de gestion réglementée de l'électricité»

### Travail du comité directeur et des organes spécialisés

Le comité directeur a tenu six réunions ordinaires et deux réunions extraordinaires. Les réunions extraordinaires ont été motivées par la révision de la stratégie de l'association, qui a débouché sur un catalogue de mesures. En 2022, l'adhésion des membres de l'association à un organisme d'autorégulation afin de satisfaire aux dispositions de la loi sur le blanchiment d'argent a constitué un autre thème central extraordinaire. Par ailleurs, les rabais sur les carburants dans les pays limitrophes et le calculateur de prix des carburants exigé par le Surveillant des prix ont été des sujets récurrents au sein du comité directeur. Depuis les années Covid 19, les réunions du comité directeur sont proposées sous une forme hybride, permettant aux membres, selon leurs besoins, de participer à dis-

tance aux réunions. Les réunions du mois de juin ont eu lieu à Lucerne, sinon c'est la salle de réunion techniquement équipée de la Spitalgasse 5 à Zurich qui sert de lieu de réunion.

Le groupe de travail sur les stations-service et la commission technique et le groupe de travail sur les paiements électroniques se sont réunis deux fois chacun. Le groupe de travail «Technique des stations-service H<sub>2</sub>», nouvellement créé en 2021, s'est réuni quatre fois au cours de l'année sous revue.

### Réseau d'entreprises formatrices

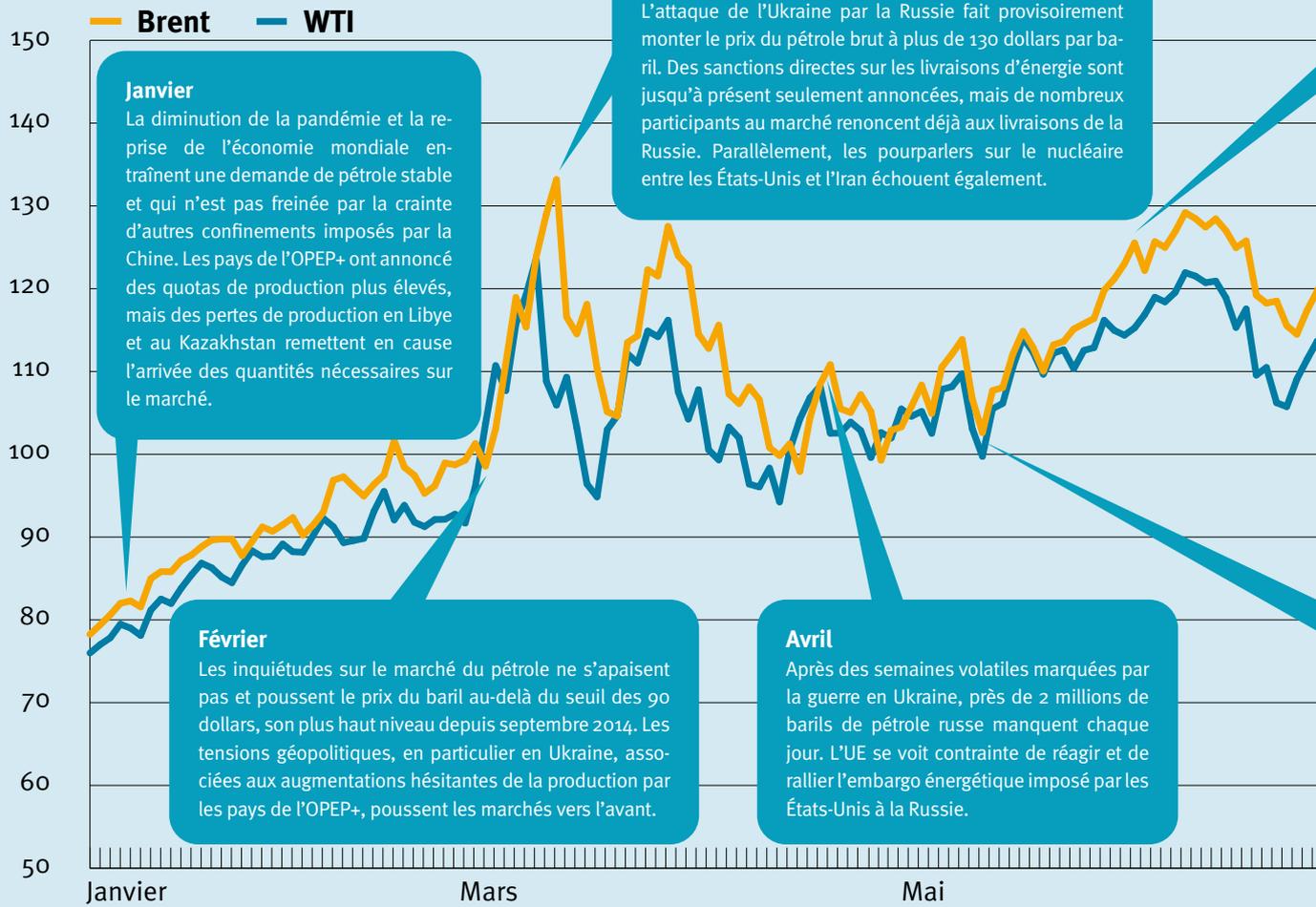
Au début de l'année 2022, le réseau d'entreprises formatrices d'Avenergy comptait quatre apprenti(e)s en formation d'employé(e) de commerce CFC de la branche Commerce. Ils ont été pris en charge par les entreprises Socar, Oel Pool ainsi que par Carbu-ra et Avenergy Suisse. Deux apprentis ont terminé leur formation avec succès en août, un d'entre eux a trouvé un emploi auprès d'une entreprise membre. Une apprentie a changé de branche en cours d'année, de sorte qu'il ne restait plus qu'une apprentie en deuxième année à la fin de 2022.

Au cours de l'année sous revue, le comité directeur a décidé de dissoudre le réseau d'entreprises formatrices après l'achèvement de l'apprentissage des apprenti(e)s restant(e)s et donc de ne plus accepter de nouveaux/nouvelles apprenti(e)s. La raison en est l'augmentation constante du temps consacré à l'encadrement des apprenti(e)s, qui n'est plus justifiable pour notre petite organisation, et qui est notamment liée à la nouvelle ordonnance sur la formation.

Avenergy Suisse a organisé en octobre le traditionnel cours de branche pour tou(te)s les apprenti(e)s de la branche pétrolière en deuxième et troisième année, à l'occasion duquel la station-service de Coop Mineralöl AG à Dietikon a été visitée.

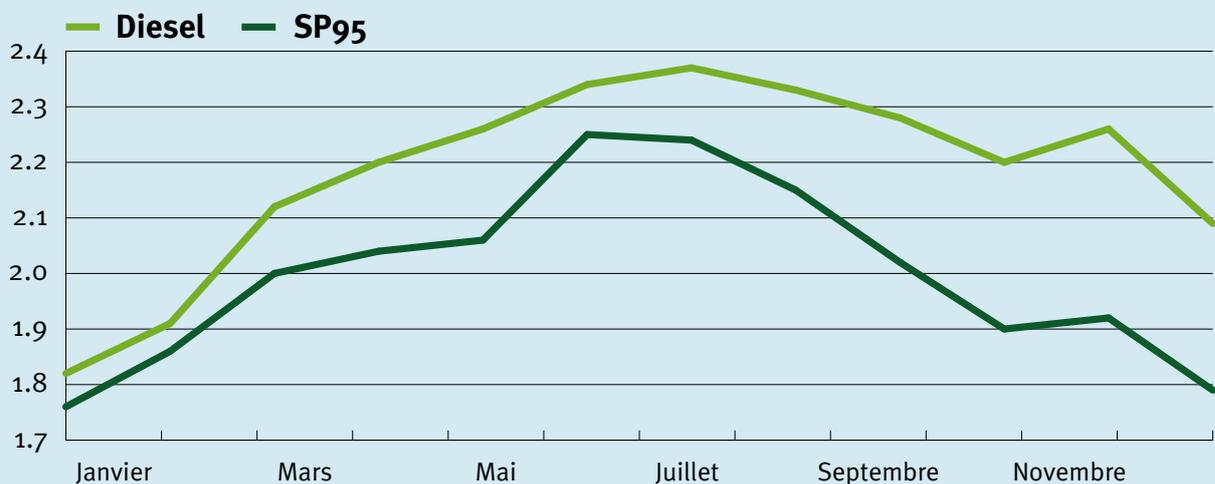
# L'année en bref

## Prix du pétrole brut – en dollars par baril



Source: EIA

## Prix moyen des carburants aux stations-service (en CHF/litre)

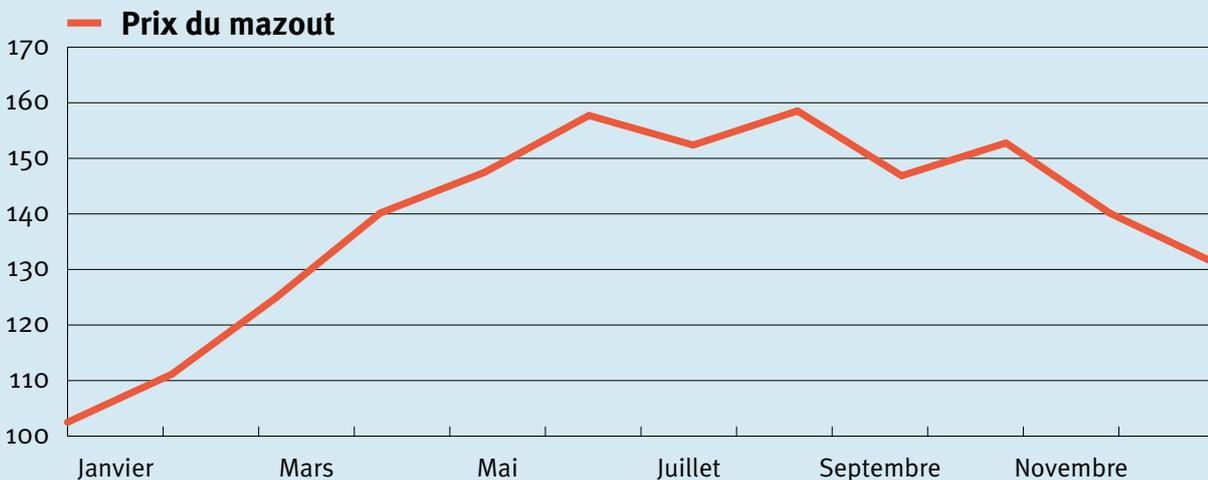


Source: OFS, Indice national des prix à la consommation (INPC)



**Mai**  
L'économie faiblissante et la perspective d'une baisse de la demande de pétrole font osciller le prix du baril autour de la barre des 100 dollars. Aucune décision n'a encore été prise par l'UE concernant un embargo sur le pétrole. Entre-temps, la Russie a stoppé ses livraisons de gaz vers certains pays. De nombreux acheteurs européens de distillats moyens russes se tournent déjà vers des produits des États-Unis.

**Prix du mazout (en CHF/100 litres)**



Source: OFS, Indice national des prix à la consommation (IPC)

## 2022:

# Au bout des certitudes

Au cours de cette année sous revue, la société occidentale a dû remettre en question toute une série de valeurs prétendument sûres dans son système de coordonnées politico-économiques. Ont notamment été perdues: la confiance en la Russie comme partenaire commercial et fournisseur d'énergie fiable; la perspective de voir le secteur de l'énergie garantir la sécurité de l'approvisionnement même sans intervention de l'État; la conviction que la libre concurrence et le commerce conduisent à un approvisionnement énergétique bon marché et fiable et enfin la croyance que le commerce mondial empêche les guerres.





Le secrétaire général de l'ONU Antonio Guterres lors de la conférence mondiale sur le climat COP27 dans la station balnéaire égyptienne de Charm el-Cheikh. «Nous sommes sur l'autoroute vers l'enfer climatique».

D'un point de vue global, outre les questions militaires, les marchés de l'énergie ont été et sont tributaires de la guerre en Ukraine. Ils ont évolué d'une manière inimaginable au début de l'année 2022. Les livraisons de gaz et de pétrole de la Russie ont été une constante de l'approvisionnement énergétique européen pendant des décennies – elles avaient même survécu à la guerre froide. Cette année, elles ont pris fin de manière abrupte. Le gazoduc Nord Stream 2 peut servir de mémorial à cet égard: il a été rempli de gaz naturel russe le 29 décembre 2021 et était opérationnel après trois ans de construction et un coût de 17 milliards d'euros. À l'automne 2022, il n'avait plus que la valeur de la ferraille.

Dans certains pays – dont la Suisse (page 28) – les inquiétudes quant à l'avenir de l'approvisionnement énergétique étaient aussi grandes que le choc provoqué par l'explosion des prix de l'énergie. En

fait, la peur de la pauvreté énergétique s'était répandue avant même le début de la guerre en Ukraine et s'est manifestée par exemple en février dans les médias britanniques avec le slogan «Heat or Eat».

#### L'État au meilleur de sa forme

La politique a réagi à sa manière à la crise de l'approvisionnement et des prix: en multipliant les scénarios et interventions sur le marché. La guerre en Ukraine a déclenché un flot d'interventions étatiques sans précédent pour l'Occident: des interdictions d'importation, des prix plafonnés, des libérations de stocks stratégiques, des subventions massives pour la population, des plans de sauvetage pour les fournisseurs d'énergie jusqu'à la nationalisation de groupes énergétiques entiers comme Uniper en Allemagne ou EDF en France. Par le biais de l'Inflation Reduction Act (IRA), le pré-

#### Rabais sur le carburant dans les pays limitrophes de la Suisse

Par la baisse temporaire de la taxe sur les huiles minérales au 1<sup>er</sup> juin, le gouvernement fédéral allemand visait à réduire le prix de l'essence de 35,2 centimes et celui du diesel de 16,7 centimes par litre. La France et l'Italie ont également accordé des réductions à la pompe allant jusqu'à 30 centimes par litre.

Cependant, les rabais sont tombés au début dans une phase de hausse des prix du carburant et n'ont pas eu l'effet escompté. Il s'en est suivi de longues discussions sur la prétendue «arnaque des compagnies pétrolières». En Allemagne, le ministre fédéral de l'économie, Robert Habeck, a saisi l'occasion pour ordonner une enquête de l'Office fédéral des cartels. En novembre 2022, celui-ci a constaté que le rabais sur le carburant avait été «en grande partie» répercuté. L'autorité n'avait constaté aucun indice de concertation sur les prix dans la chaîne de création de valeur allant de la raffinerie à la pompe à essence.

À partir de juillet, les rabais accordés à la pompe dans le pays se sont fait sentir: en été 2022, on a fait en Suisse nettement moins le plein d'essence et de diesel que les années précédentes (voir partie Suisse p. 28). À partir de l'automne 2022, les rabais ont été réduits, puis supprimés au profit de mesures de soutien ciblées pour les populations à faibles revenus.



Le 19 juin 2022, le gouvernement fédéral allemand annonce qu'il va faire appel à des centrales à charbon supplémentaires de la réserve afin de réduire davantage la consommation de gaz dans la production d'électricité.

sident américain Biden a promis des avantages fiscaux pour l'achat de voitures électriques, par exemple, dans la mesure où elles sont fabriquées aux États-Unis. La Commission européenne a répondu en promettant de nouvelles subventions de l'ordre de mille milliards d'euros en faveur de l'industrie de ce côté-ci de l'Atlantique, afin de faciliter les investissements des États membres de l'UE dans la «Net Zero Industry».

Certains décideurs politiques ont profité de la crise pour faire avancer leur agenda politique en matière de climat et ont promu la décarbonation et les énergies renouvelables comme une panacée pour assurer la sécurité énergétique. Le secrétaire général de l'ONU, Antonio Guterres, a par exemple annoncé que les énergies renouvelables étaient «le plan de paix du XXI<sup>e</sup> siècle». Il n'a sans doute pas pensé aux rivalités qui se manifestent déjà lorsqu'il s'agit des chaînes d'approvisionnement et de l'accès aux ressources, par exemple pour les métaux nécessaires à la fabrication des batteries, les stations de recharge et l'hydrogène propre.

Inversement, de nombreux pays producteurs de pétrole ont également saisi l'occasion pour réaffirmer l'importance du pétrole et du gaz en tant que source d'approvisionnement stable et de sécurité énergétique, ignorant le fait que l'un des plus grands producteurs de pétrole et de gaz au monde – et le plus grand détenteur de ressources gazières – se trouve au cœur de la crise.

D'autres cercles encore ont maintenu leur agenda au cours de cette année mouvementée: en octobre, l'Autriche a porté plainte devant la Cour euro-

péenne de justice contre la taxonomie climatique de l'UE. Selon la ministre autrichienne de la Protection du climat, Leonore Gewessler, la décision de la Commission européenne de considérer l'énergie nucléaire et le gaz naturel comme respectueux du climat blanchirait les sources d'énergie «par la petite porte», une inquiétude également partagée par le Luxembourg.

### **De nouvelles vérités qui dérangent**

Le conflit ukrainien a rappelé un certain nombre de faits importants dans le monde de l'énergie. Premièrement, que la sécurité énergétique a un prix, au sens propre comme au sens figuré. Deuxièmement, que la sécurité énergétique, associée aux autres dimensions du «trilemme énergétique» – abordabilité et durabilité – exige du pragmatisme, des compromis et des choix inconfortables. Pour garantir l'approvisionnement, d'autres conditions doivent être nouvellement pondérées – qu'il s'agisse du prix ou de la compatibilité avec l'environnement. Le gaz naturel liquéfié (GNL) coûteux qui remplace le gaz de pipeline russe bon marché ou la montée en cadence des centrales à charbon en Allemagne l'illustrent de manière impressionnante. La question reste de savoir si l'Occident est prêt à payer le prix de la sécurité énergétique dans les années à venir s'il veut en même temps atteindre ses objectifs de décarbonation.

Troisièmement, il semble que l'on ait pris conscience que la meilleure façon d'assurer la sécurité énergétique (même dans le cadre de la transition énergétique) est d'éviter toute dépendance

unilatérale vis-à-vis des sources d'énergie et des fournisseurs. On s'est soudain rendu compte de l'insouciance avec laquelle on s'était rendu dépendant d'un petit nombre de fournisseurs d'énergie pour le gaz naturel au cours des dernières années. En 2020, l'Allemagne a acheté environ 55 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel à la Russie, soit plus de la moitié de sa consommation. Concernant le pétrole, l'influence de la Russie sur les importateurs n'a jamais été aussi grande qu'au début de 2022. La Russie a exporté 3,2 millions de barils de pétrole brut par jour, dont près de 1,8 million vers l'UE, la Grande-Bretagne et les États-Unis.

### **L'Occident contrecarre les intentions de Poutine**

Le président russe Vladimir Poutine a voulu tirer profit de cette dépendance. Son estimation selon laquelle les gouvernements occidentaux ne sanctionneraient pas la Russie par un embargo sur le pétrole s'est avérée judicieuse dans un premier temps. L'ampleur des perturbations potentielles sur les marchés du pétrole brut provoquées par un embargo semblait énorme au début de l'invasion. Certains gouvernements européens ont bloqué une demande visant à exclure la Russie du système

bancaire Swift, craignant que cela ne mette en danger les flux de pétrole et de gaz. Le 12 avril, près de deux mois après le début de la guerre, les 27 ministres des Affaires étrangères de l'UE n'avaient toujours pas réussi à se mettre d'accord sur un embargo sur les importations de pétrole contre la Russie. À ce moment, seul l'embargo sur les importations de charbon à l'encontre de la Russie est resté en vigueur. Les États-Unis ont exclu de leur côté les transactions liées à l'énergie des nouvelles mesures punitives. En mai, la présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, a annoncé devant le Parlement européen un sixième paquet de sanctions contre la Russie. Il s'agissait notamment d'un embargo sur les importations de pétrole. Les livraisons de pétrole brut russe devaient être arrêtés dans les six mois et les importations de produits raffinés à la fin de l'année, ce qui s'est effectivement produit avec un certain retard.

### **Un nouveau «Oil Business as usual» se profile à l'horizon**

Jusqu'à présent, les marchés mondiaux du pétrole brut ont traversé l'année des turbulences avec une résilience remarquable. Au début, la guerre avait



La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, annonce le sixième paquet de sanctions contre la Russie en mai 2022.

provoqué une forte hausse des prix. La veille de l'invasion, le prix du Brent était de 100 dollars par baril (\$/b), après avoir déjà augmenté de manière continue de 70 \$/b à la fin de 2021, lorsque la pénurie était apparue sur les marchés et que troupes russes s'étaient déployées à la frontière ukrainienne. Il avait atteint un plus haut de 14 ans à 138 \$/b en l'espace de quinze jours. Un an plus tard, les marchés mondiaux du pétrole brut se sont stabilisés autour de 80 \$/b et le pétrole brut de la Russie est presque 40 \$/b en dessous. (Voir graphique prix du pétrole page 14)

En comparaison, l'évolution du prix du gaz naturel a été beaucoup plus tumultueuse, le prix doublant et triplant par moments, avant de retomber brièvement au niveau de l'année précédente.

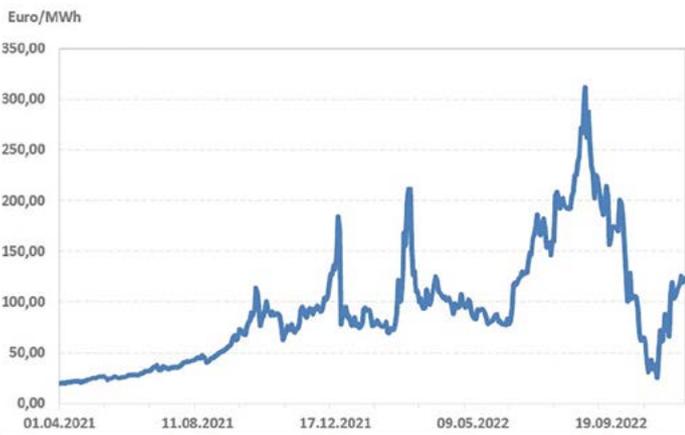


Le ministre allemand de l'Économie Robert Habeck conclut des partenariats énergétiques à long terme et plusieurs coopérations H2 avec l'émir du Qatar, le cheikh Tamim bin Hamad Al-Thani.

mesures Covid 19 dans le pays ont également contribué à cette réorientation.

Le test décisif pour l'approvisionnement énergétique de l'UE reste toutefois à venir en vue de l'hiver 2023/24. L'arrêt total des livraisons de gaz russe, combiné à la demande croissante de GNL de la part de la Chine – tel est le grand défi qui se présente concernant le remplissage des réserves de gaz européennes au cours de l'été. L'Europe n'a pas encore découverte par elle-même ce qui signifie être confrontée à un marché mondial du gaz dominé par le GNL.

La réorientation de l'Occident en matière d'approvisionnement énergétique ne signifie pourtant pas que la Russie aura exporté moins de pétrole d'ici la fin de l'année 2022. L'Inde, en particulier, fait partie des bénéficiaires de la nouvelle situation: en janvier 2023, le pays importait chaque jour 1,4 million de barils de pétrole russe à prix réduit, soit 20 fois plus qu'en janvier 2022. L'Inde s'est ainsi assurée de disposer de l'énergie bon marché, nécessaire à sa propre croissance, tout en augmentant de plus de 50% la valeur des produits raffinés exportés, principalement du diesel destiné à l'Europe. Le Premier ministre indien, Narendra Modi, a annoncé que la capacité de raffinage de son pays allait presque doubler dans les années à venir afin de répondre à la demande nationale et étrangère.



Prix day-ahead pour le gaz naturel

Source: Données de prix EEX

Au niveau régional, des nouvelles dont on prenait connaissance de manière routinière les années précédentes ont remis le sujet au goût du jour en 2022. Qu'il s'agisse des basses eaux du Rhin, des grèves en France ou des centrales nucléaires à l'arrêt chez notre voisin de l'Ouest: tous ces développements ont laissé un arrière-goût encore plus menaçant que d'habitude dans le contexte de la guerre en Ukraine. La certitude de disposer de stocks suffisants de sources d'énergie liquides dans le pays a probablement eu un effet rassurant sur certains responsables, même si les aveux à ce sujet sont restés rares.

### Catch-as-catch-can

Au cours de l'année, l'UE a réussi à se détacher du pétrole et du gaz russes avec une rapidité et une ampleur surprenantes. Le temps doux de la fin de l'année et la demande réduite de la Chine suite aux

# Le pétrole: production, offre, réserves et demande à l'échelle mondiale

**Autant l'année 2022 a connu des turbulences sur le plan de la politique énergétique, autant les chiffres globaux se sont maintenus imperturbablement. La production et la demande ont légèrement augmenté. Il ne faut toutefois pas négliger les premiers signaux indiquant que les objectifs de production tardent à être atteints. Pendant ce temps, le nombre de projets axés sur la décarbonation des sources d'énergie liquides augmente.**

Bien que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole élargie (OPEP+) ait initialement augmenté son objectif de production de 400 000 b/j par mois, les défis de l'approvisionnement mondial en pétrole ont persisté. Le cartel n'a jamais pu exploiter pleinement ses possibilités. Au cours du premier semestre, la pression exercée sur l'alliance par de nombreux pays consommateurs pour qu'elle remédie à la situation tendue de l'offre s'est accrue. En 2021, les États-Unis et d'autres pays avaient déjà demandé à plusieurs reprises à l'alliance d'augmenter sa production plus fortement que ce qui avait été annoncé cet été.

La Russie avait commencé à fermer des puits et les producteurs continuaient à être confrontés à des contraintes de capacité. Les investissements au niveau mondial dans l'exploration se sont avérées insuffisantes depuis la chute des prix du pétrole en 2014, entraînant des goulets d'étranglement dans la capacité de production des champs pétroliers traditionnels et rendant difficile une augmentation rapide de la production. De plus, le 5 octobre 2022, les producteurs de l'OPEP+ se sont mis d'accord pour réduire leurs objectifs de production de pétrole brut de 2 millions de b/j à partir de novembre 2022.

Selon les estimations, l'offre totale de pétrole de l'OPEP s'élevait en moyenne à 32,95 millions b/j



Le président américain Joe Biden en visite chez le prince héritier saoudien Mohammed ben Salmane.

en 2022, contre 31,25 millions b/j l'année précédente – l'Arabie saoudite devrait enregistrer la plus forte croissance de sa production par rapport à l'année précédente. La production des Émirats Arabes Unis augmentera probablement de 12% pour atteindre une moyenne de 3,8 millions de b/j.

On s'attend à ce que l'offre hors OPEP augmente de 1,6 million de b/j en 2022, les États-Unis fournissant 77% de l'augmentation, soit 1,2 million de b/j. La croissance de la production a toutefois été limitée par les tensions dans la chaîne d'approvision-

## Production de pétrole (en millions de barils par jour, arrondis)

Région	2021	2021 (estimation)
Asie & région Pacifique	7,1	7,1
Europe de l'Ouest	3,2	3,0
Europe de l'Est	14,0	14,0
Moyen-Orient	27,6	29,8
Afrique	7,4	6,9
Amérique du Nord et du Sud	29,6	31,6
<b>Monde</b>	<b>89,1</b>	<b>92,4</b>
Pays de l'OPEP	31,2	33,0

Source: Journal Oil&Gas, 5 décembre 2022

Les estimations pour l'année 2022 indiquent que la production mondiale de pétrole a augmenté de 3,7%, avec une moyenne quotidienne de 92,36 millions de barils, contre une moyenne estimée à 89 millions de barils par jour (b/j) en 2021.

## Consommation (en millions de barils par jour, arrondis)

Région	2021	2022	Différence (%)	Prévision 2023	Différence
OCDE	44,8	46,1	+2,9	46,4	+0,6
Non-OCDE	52,8	53,8	+1,9	55,2	+2,6
<b>Monde</b>	<b>97,6</b>	<b>99,9</b>	<b>+2,4</b>	<b>101,6</b>	<b>+1,7</b>

Source: Oil&Gas Journal, 9 janvier 2023, sur la base de l'AIE

Selon les estimations de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la demande mondiale journalière de pétrole s'élèvera à environ 99 millions de barils en 2022, soit une augmentation d'environ 2,4% ou 2,3 million de barils par jour (b/j) par rapport à l'année précédente. Dans les pays de l'OCDE, l'augmentation a été de 1,3 million de b/j et dans les pays non-membres de l'OCDE, de 1 million. Aucune nouvelle augmentation de la croissance n'est attendue pour 2023 en raison du ralentissement de la croissance économique mondiale. En 2023, la demande mondiale devrait tout de même dépasser les 100 millions de b/j, soit un niveau supérieur à celui de 2019. Selon les estimations, la demande devrait toutefois rester inférieure au niveau pré-Corona au sein de l'OCDE. La demande est principalement soutenue par les besoins croissants en carburant pour l'aviation.

## Les pays avec les plus grandes réserves de pétrole déclarées

Pays	Réserves estimées 1.1.2023 (millions de barils)
Venezuela	303 468
Arabie saoudite	267 192
Iran	208 600
Canada	163 806
Irak	145 019
Émirats Arabes Unis	111 000
Koweït	101 500
Russie	80 000
États-Unis	79 081
<b>Monde</b>	<b>1 757 042</b>

Source: Journal Oil&Gas, 5 décembre 2022

Par rapport aux estimations de l'année précédente, les réserves de pétrole prouvées au 1<sup>er</sup> janvier 2023 étaient supérieures d'environ 22 000 millions de barils. Cela s'explique notamment par l'effet de la hausse des prix, qui a conduit certains pays à réviser leurs chiffres à la hausse. En outre, les réserves de la Guyane sont également prises en compte pour la première fois. Comme on sait, les variations des réserves ne reflètent pas seulement la consommation de pétrole mais aussi l'ampleur de l'activité d'exploration.

nement et l'augmentation des coûts. En outre, le Canada, le Brésil, la Chine et la Guyane ont également enregistré des hausses de production solides mais modestes, tandis que la Norvège et le Royaume-Uni ont vu leur production diminuer.

La production de pétrole de la Russie devrait s'élever en moyenne à 10,95 millions de b/j cette année, soit légèrement plus que les 10,87 millions de b/j de l'année précédente. L'embargo de l'UE entrant pleinement en vigueur, on s'attend à ce que la production pétrolière russe diminue. La production de pétrole du Kazakhstan diminuera probablement de 4% et celle de l'Azerbaïdjan de 1% en 2022.

### Offre

Les chiffres de l'offre sont naturellement différents de ceux de la production pour un produit stockable. En 2022, des signes évidents de divergences de ces deux indicateurs se sont dessinés. Selon l'AIE, l'offre de pétrole a augmenté de 4,7 millions de barils par jour (b/j) en 2022 par rapport à 2021 et s'est établie à 100 millions de b/j. Les pays de l'OPEP+ ont contribué à cette croissance à hauteur de 3 millions de b/j, dont 1,6 million pour la seule Arabie saoudite. Afin de soutenir les prix, le cartel a décidé le 5 octobre 2022 de limiter la croissance de l'offre à 2 millions de b/j. En dehors du groupe des pays de l'OPEP+, ce sont les États-Unis qui ont contribué à l'augmentation de l'offre.

La Russie a accru son offre de 180 000 b/j en 2022. Au cours du second semestre, les exportations de pétrole du pays étaient plus élevées qu'avant la guerre en Ukraine. Rien qu'en novembre, par exemple, 1,3 million de b/j de pétrole brut ont été livrés à l'Inde. Suite à l'embargo imposé par l'UE et au plafonnement des prix par les pays du G7, on s'attend à une baisse significative de la production russe de plus d'un million de b/j en 2023.

Au cours de l'année, les progrès des négociations entre les États-Unis et l'Iran ont nourri l'espoir que l'Iran mettrait assez rapidement sur le marché des quantités substantielles de pétrole après la signature de l'accord sur le nucléaire. Les négociations se sont toutefois interrompues en septembre.

### Raffinage: la décarbonation des énergies liquides prend de la vitesse

En 2022, de nombreuses raffineries d'Europe et d'Amérique du Nord ont continué à investir dans des projets visant à convertir leurs installations de

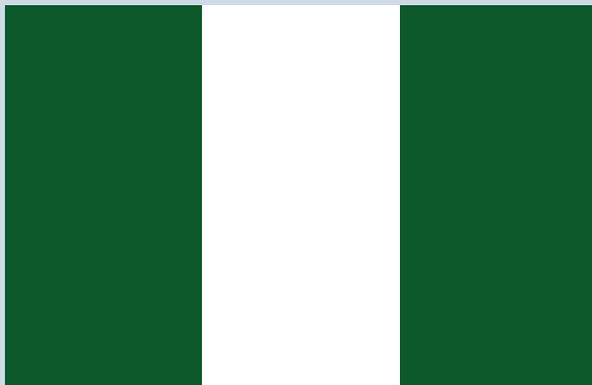
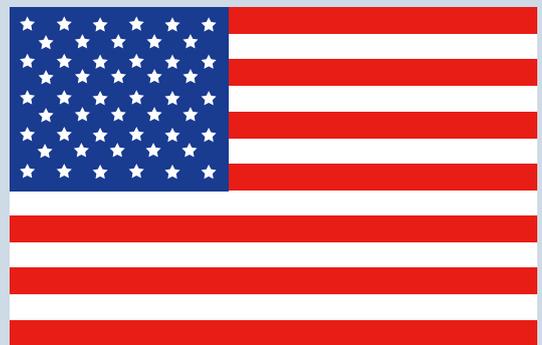
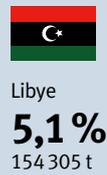
production conventionnelles en des installations pour des énergies liquides décarbonées. Outre les efforts croissants pour augmenter la production d'énergies renouvelables en modifiant les installations existantes, les exploitants ont également étendu leurs projets de construction d'installations de base et d'installations pilotes pour les carburants renouvelables, notamment pour la production de carburant d'aviation durable (CAD) (Sustainable Aviation Fuel, CAD). D'autres raffineries en revanche, ont continué à se concentrer sur la rationalisation des capacités de traitement du pétrole brut conventionnel par des ventes ou des fermetures permanentes.

Suivant la tendance mondiale, les raffineries européennes ont également fait avancer plusieurs projets visant à augmenter la production de sources d'énergie renouvelables en se concentrant sur les CAD, y compris les composants pour la production d'hydrogène renouvelable, le captage et le stockage du dioxyde de carbone, comme l'illustrent les exemples ci-dessous:

En Italie, Eni SPA prévoit d'ouvrir un autre site de bioraffinerie à Livourne, avec de nouvelles installations pour la production de biocarburant hydrogéné, de CAD et d'hydrogène à partir de méthane. En France, TotalEnergies SE a conclu un accord avec Saria AS GMBH & Co. pour collaborer à la production de CAD à la raffinerie de Grandpuits, qui devrait entrer en service en 2024. Le raffinage du pétrole brut à Grandpuits avait déjà été arrêté au premier trimestre 2021 et le stockage des produits sur le site devrait être terminé d'ici fin 2023. TotalEnergies fournit du CAD aux exploitants d'avions français depuis 2021 et a récemment lancé la production de CAD sur sa plateforme intégrée de raffinage et de pétrochimie de Gonfreville. TotalEnergies prévoit également de développer des installations pilotes pour la production de méthanol et de CAD à proximité de sa raffinerie de Leuna (Saxe-Anhalt), en utilisant de l'hydrogène vert et du CO<sub>2</sub> extrait de l'air. Aux Pays-Bas, Neste Corp. développe ses capacités de production de carburants renouvelables. Ce projet, ainsi qu'une installation à Singapour, visent à fournir 6,8 millions de tonnes de carburants renouvelables à partir du milieu de la décennie.

Il convient de mentionner que dans tous ces cas, aucune analyse du cycle de vie n'est publiée pour indiquer les bilans énergétiques et les bilans CO<sub>2</sub> des projets.

### Provenance du pétrole brut importé en Suisse



Détails, voir tableau 6

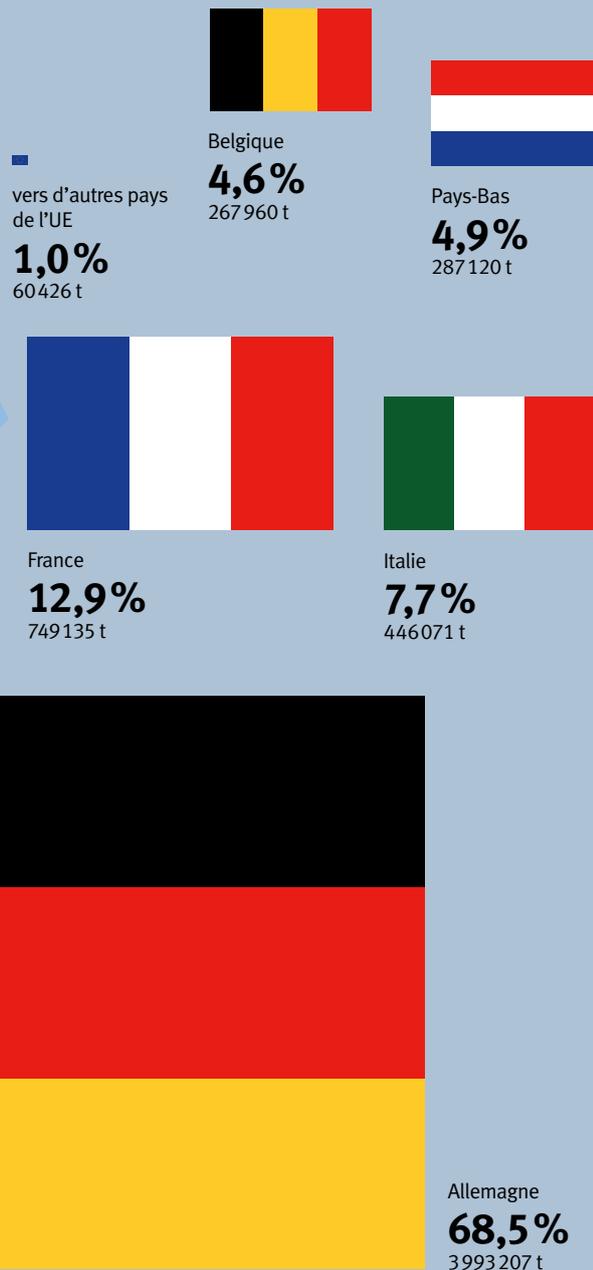
### Principales voies d'acheminement vers la Suisse



Détails, voir tableau 10

# Provenance des produits finis importés en Suisse

Les principaux partenaires commerciaux de la Suisse sont l'Allemagne, la France, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas



Détails, voir tableau 11

Les produits finis sont les essences, le kérosène, le diesel, les Mazout, le bitume, le coke de pétrole, les lubrifiants, les gaz liquéfiés et autres produits comme le calcinat.

# Importations totales de produits pétroliers

Détails, voir tableau 6

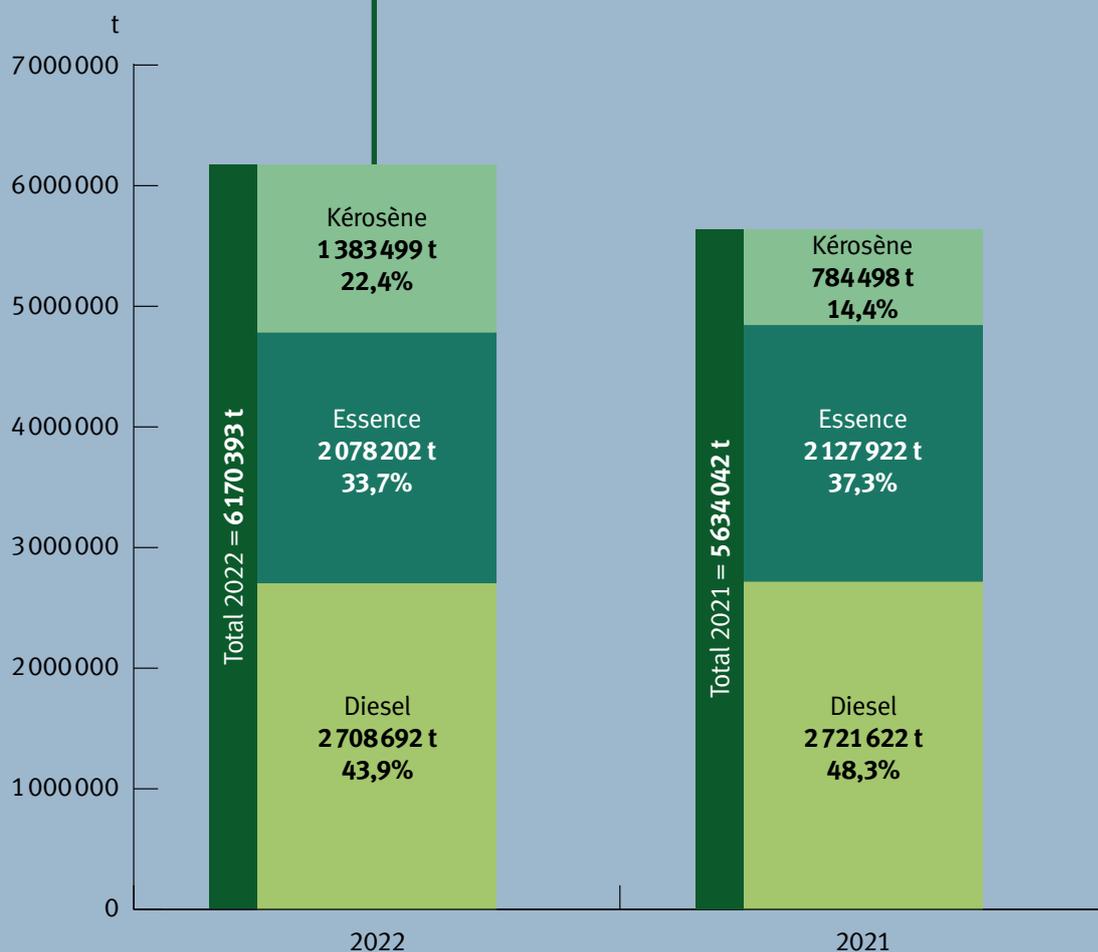
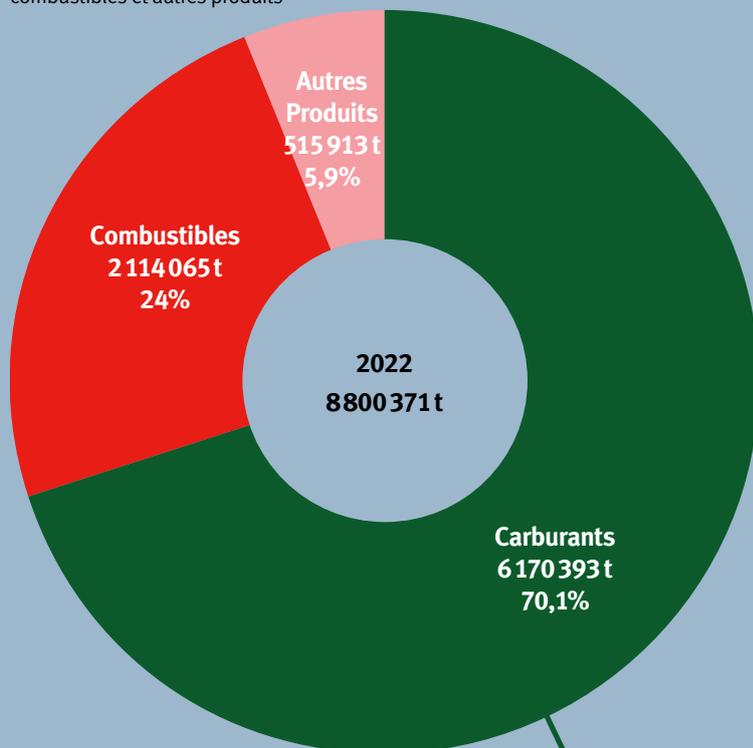


**+4,7%**

le volume des importations a changé en 2022 par rapport à 2021

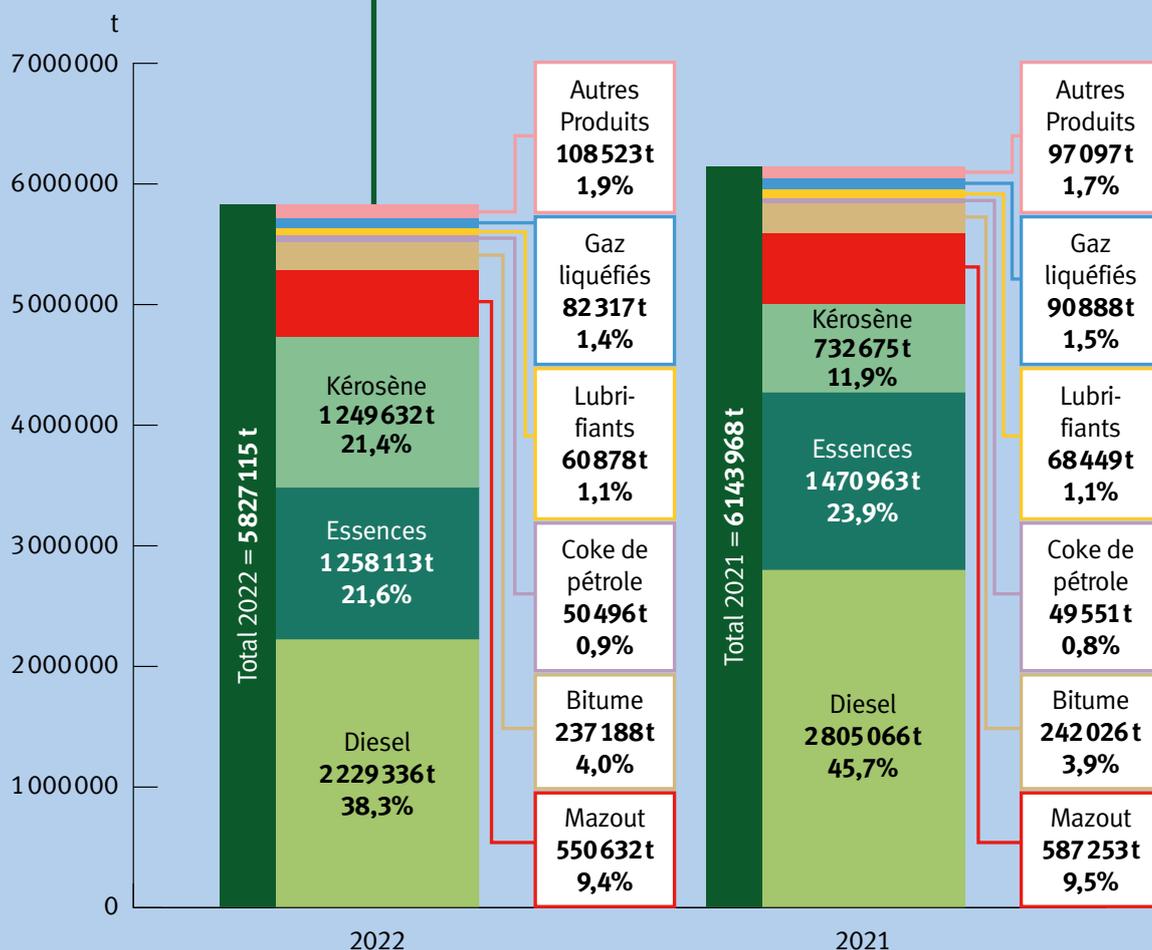
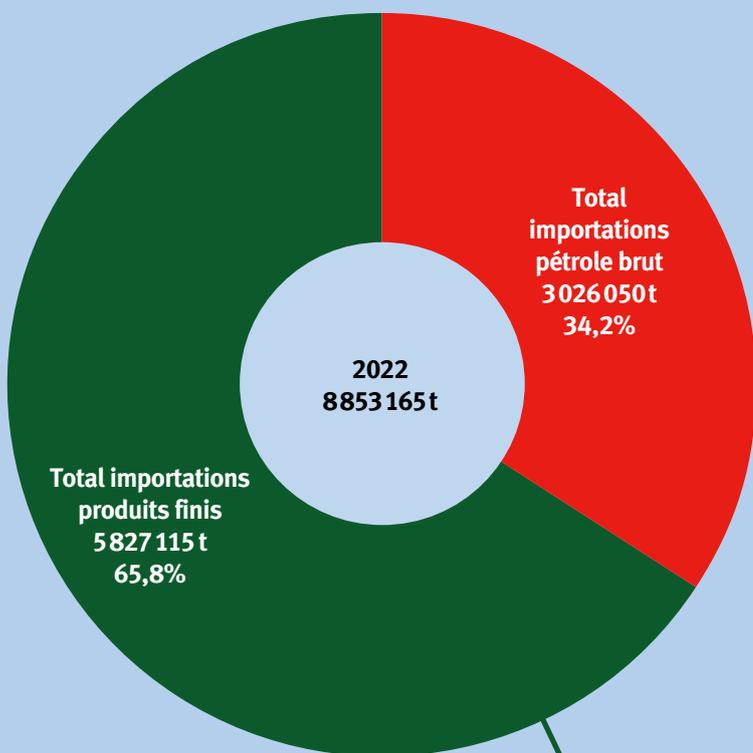
## Ventes de produits pétroliers en Suisse

Répartition des ventes par catégories de carburants, combustibles et autres produits



Détails, voir tableau 1

## Importation, pétrole brut, produits finis



Détails, voir tableau 4

# «Annus horribilis» en matière de politique énergétique

L'année 2022 a marqué le retour impitoyable du réalisme politique sur le continent européen, y compris des chars et des missiles. La guerre en Ukraine et les sanctions imposées en réaction à ce conflit armé ont entraîné des perturbations sensibles sur le marché suisse de l'énergie. C'est avant tout grâce au secteur pétrolier que la crise s'est provisoirement terminée sans trop de dégâts.





Les automobilistes suisses, traditionnellement sensibles aux prix, ont dû soudain faire face à un surcoût de 50 centimes ou plus par litre.»

Après les années pesantes de pandémie de coronavirus en 2020 et 2021, la population – lassée des certificats et des discussions sur la vaccination – et l'économie ébranlée par les confinements aspiraient début 2022 à une reprise et à un redressement de la situation économique. La levée par le Conseil fédéral de la plupart des restrictions liées à la pandémie au début de l'année devait donner un coup de fouet à ces espoirs. Mais ces derniers ont été brutalement déçus suite à l'invasion de l'Ukraine par les troupes russes le 24 février 2022, en violation du droit international.

Pour comprendre comment la guerre en Ukraine a pu entraîner une véritable explosion des prix de l'énergie dans toute l'Europe, il faut également prendre en considération les perturbations antérieures liées à la pandémie de Covid 19. Les restrictions en vigueur dans de nombreux pays, et notamment les confinements draconiens imposés tardivement en Chine, avaient déjà durablement perturbé les voies d'approvisionnement mondiales en 2021. De même, en raison de la baisse de la demande en énergie, les capacités de raffinage ont été réduites ou même suspendues dans le monde entier. Lorsque l'économie mondiale a commencé à se redresser timidement au cours de l'hiver 2021/2022, la demande croissante d'énergie bon marché n'a pas suivi l'offre, qui était toujours limitée. Avec un niveau de prix plus élevé que la moyenne qui en a résulté pour le pétrole et le gaz, tout était prêt pour l'explosion des prix de l'énergie au printemps 2022.

#### **Envol des prix des produits pétroliers**

À peine le premier char russe avait-il franchi la frontière ukrainienne à l'aube du 24 février que les États-Unis et l'Union européenne imposaient de sévères sanctions à la Fédération de Russie, sanctions qui, après quelques hésitations initiales accompagnées

de vives discussions politiques, ont également été adoptées par la Suisse. Or, c'est un truisme d'affirmer que les sanctions entraînent souvent des inconvénients pour les deux parties. Nulle part cela n'a été aussi clair que dans le cas du gaz naturel russe. On s'est rapidement aperçu de la dépendance fatale par rapport à Moscou dans laquelle s'était placée l'Europe occidentale, et donc la Suisse: on se rend énormément vulnérable lorsqu'on dépend, pour une source d'énergie de réseau essentielle pour l'économie nationale, de la bonne volonté d'un régime mis au ban de la communauté internationale et susceptible de fermer le robinet à tout moment.

La pénurie de gaz russe, soudain décrié, a entraîné une explosion des prix du gaz. Cela a à son tour entraîné un effet domino qui a indirectement fait augmenter les prix des sources d'énergie liquides comme l'essence, le diesel et le mazout – et le fait que la Suisse n'importe pas de pétrole brut russe n'a rien changé à cette situation. C'est surtout à la pompe que les effets de ces bouleversements internationaux se sont rapidement et impitoyablement fait sentir: les automobilistes suisses, traditionnellement sensibles aux prix et qui, rappelons-le, avaient fait échouer la loi sur le CO<sub>2</sub> à peine un an plus tôt en raison de la menace d'une hausse du prix des carburants d'à peine 12 centimes, ont dû soudain faire face à un surcoût de 50 centimes ou plus par litre. Ce qui aurait provoqué des émeutes dans d'autres pays a été supporté par la population automobiliste suisse avec une sérénité stoïque ou, pour l'exprimer de manière moins positive, les poings dans les poches. En tout cas, aucune baisse du nombre de kilomètres parcourus en voiture n'a été enregistrée. La baisse des ventes de carburant en 2022, contrairement aux années précédant le Covid, avait d'autres raisons, mais nous y reviendrons plus tard.



© Parlamentsdienste 3003 Bern

La flambée des prix de l'énergie donne lieu à une véritable avalanche d'interventions au Parlement.



Le bonheur des uns fait le malheur des autres : les rabais sur les carburants étrangers font la une des journaux.

### Un activité politique sans précédent

Sans grande surprise, tous les autres biens de consommation sont devenus plus chers dans le sillage de la hausse des prix de l'énergie – l'inquiétude quant à une éventuelle perte de pouvoir d'achat et à la menace d'inflation était omniprésente à l'été 2022. Comme toujours dans ces moments-là, le Parlement fédéral s'est mis à fonctionner frénétiquement et les parlementaires ont rivalisé d'interventions. Les prix élevés à la pompe ont été particulièrement mis en avant, sans oublier dans le débat les reproches régulièrement adressés aux exploitants des stations-service, accusés de pratiquer des prix trop élevés et de s'enrichir sur le dos des automobilistes. Le fait que la Commission de la concurrence n'ait à aucun moment pu constater des prémices de comportement déloyal et qu'elle ait ainsi totalement disculpé la branche a été noyé dans le brouhaha populiste général.

Deux interventions méritent ici une attention particulière: dans une initiative parlementaire, le Conseiller aux États Pirmin Bischof a demandé l'introduction d'un calculateur des prix de l'essence géré par l'État: il souhaitait que le Conseil fédéral crée par voie législative une application permettant aux clientes et clients de se faire une idée en temps réel des stations-service proposant les prix de carburant les plus bas à proximité de leur domicile. Ce modèle aurait prétendument entraîné une baisse des prix en Autriche voisine – pourtant, ni l'initiateur ni le Surveillant des prix n'ont été en mesure de

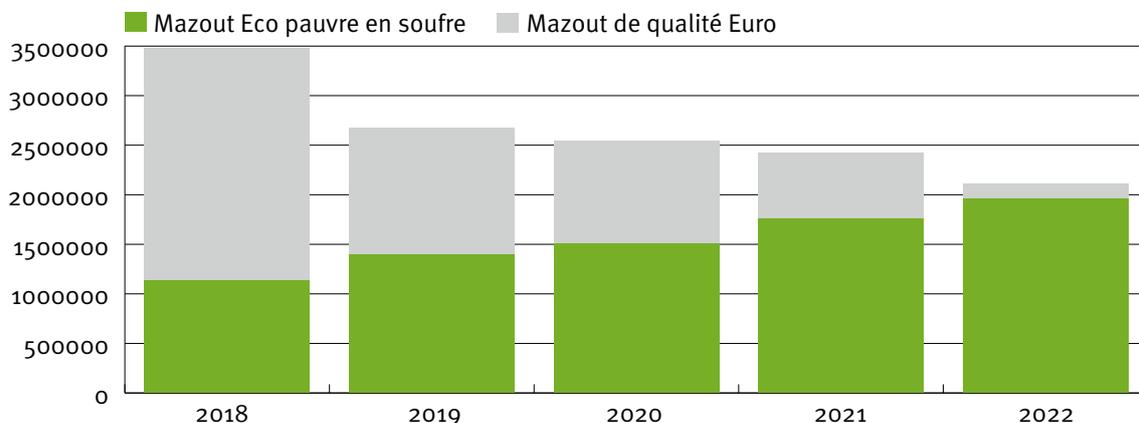
présenter une étude le prouvant. Ce dernier s'était distingué cet été par des accusations particulièrement bruyantes et infondées à l'encontre du secteur pétrolier. L'application gouvernementale sur le prix de l'essence : une marche à vide bureaucratique et planifiée qui, malgré une sympathie initiale, a finalement été rejetée par le Parlement.

L'UDC a formulé une autre proposition pour soulager financièrement les automobilistes en demandant une suspension temporaire des taxes sur les hydrocarbures. Une idée qui est toutefois restée lettre morte au Conseil national et qui a clairement été rejetée. La majorité a rappelé à juste titre que les taxes sur les hydrocarbures alimentent notamment le fonds routier et que la baisse d'impôt demandée priverait ce dernier de moyens financiers pour d'importants projets de construction routière.

### Les rabais à la pompe à l'étranger font pression sur les stations-service suisses

En refusant de baisser les taxes sur les carburants, le Parlement suisse a toutefois adopté une position très différente de celle des gouvernements et des parlements des pays voisins : indépendamment les uns des autres, l'Allemagne, l'Italie et la France ont réduit sur un large front leurs taxes sur les carburants au cours de l'été 2022. Ce qui devait servir à soulager la population au niveau national a attiré des milliers de frontaliers, de touristes et d'automobilistes suisses de l'autre côté de la frontière pour faire le plein d'essence et de diesel – à tel

## Ventes de mazout total (en tonnes)



Source: Carburant

Au cours des dernières années, les ventes totales de mazout ont diminué et la qualité «écologique» a toujours gagné du terrain.



Les lois qui rendent difficile le remplacement des chauffages au mazout et au gaz sont aujourd’hui largement acceptées au niveau politique et social.»

point qu’en France, par exemple, il y a même eu des ruptures d’approvisionnement et des plaintes pour achats en masse.

Les victimes des rabais fiscaux étrangers ont été les stations-service suisses situées à proximité de la frontière, qui ont dû faire face à des baisses de chiffre d’affaires parfois massives, notamment dans le Tessin. Les effets des rabais à la pompe accordés à l’étranger sur le marché suisse sont clairement visibles dans les statistiques annuelles des ventes : en 2022, contrairement à la tendance générale, les ventes de carburant ont baissé de 1,8 % par rapport à l’année précédente – bien que l’on n’ait pas roulé moins que d’habitude en Suisse. Le carburant a tout simplement été acheté de l’autre côté de la frontière.

#### **Baisse significative pour le mazout**

Comme déjà évoqué plus haut, la situation précaire des prix au niveau international a fait apparaître, dès le lendemain de la pandémie de coronavirus, un passage temporaire de la source d’énergie du gaz à celle du mazout, en particulier pour les applications industrielles. Le même effet s’est fait ressentir en Suisse à partir de l’été : la pénurie de gaz qui s’annonçait a incité le Conseil fédéral à lancer un appel à tous les exploitants d’installations bicom bustibles, c’est-à-dire de systèmes de chauffage pouvant fonctionner à la fois au mazout et au gaz, pour qu’ils passent du gaz au mazout. Un appel qui, notons-le, aurait été impensable quelques mois auparavant, à une époque marquée par les intenses discussions sur le changement climatique. Pour faciliter la transition, le Conseil fédéral a édicté en septembre des

allègements temporaires pour les installations bicom bustibles dans l’ordonnance sur la protection de l’air et l’ordonnance sur le CO<sub>2</sub>.

Au final, malgré les besoins supplémentaires des entreprises, une nette diminution de la source d’énergie mazout a été enregistrée en 2022: les ventes ont baissé de 11,8%, passant d’environ 2,8 à 2,5 milliards de litres. La baisse a été particulièrement marquée durant les mois de printemps; les prix très élevés ont fait hésiter de nombreux clients inquiets à remplir leur réservoir vide dès la fin de la saison de chauffage. Les chiffres de vente ne se sont finalement redressés qu’après les vacances d’été.

Néanmoins, la tendance clairement négative observée depuis de nombreuses années pour le mazout s’est confirmée en 2022 et aurait été encore plus marquée sans les ventes supplémentaires réalisées par les clients du gaz. Cette tendance devrait encore s’accroître à l’avenir: la part des chauffages au mazout dans l’ensemble du parc immobilier ne cesse de diminuer, et par conséquent aussi la quantité de mazout vendue.

#### **Augmentation de la pression politique dans les cantons**

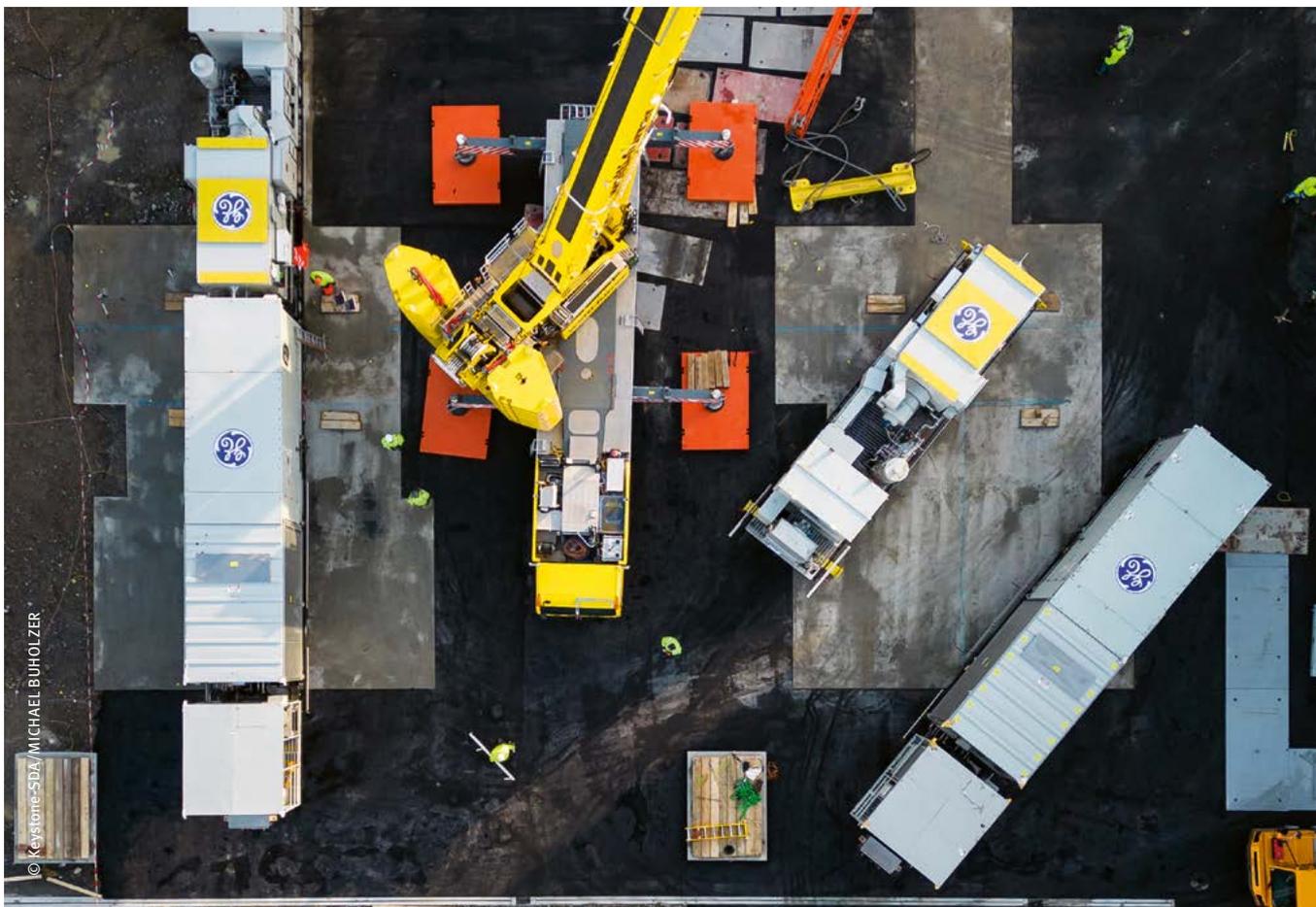
Cette évolution est due à la pression politique subie depuis des années par les énergies fossiles, en particulier dans le secteur du bâtiment. Comme on le sait, ce sont les cantons qui sont compétents en la matière, et nombre d’entre eux ont décidé en 2022 de durcir une nouvelle fois les conditions de remplacement des chauffages. S’il y a souvent eu par le passé une opposition politique aux restrictions réglementaires – les associations de proprié-

taires immobiliers, notamment, se sont opposées à plusieurs reprises et avec succès aux lois cantonales sur l'énergie, en particulier à Berne, à Soleure ou en Argovie –, cette opposition n'est plus désormais qu'une peau de chagrin. La seule votation populaire concernant une loi cantonale sur l'énergie a eu lieu en septembre 2022 dans le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures. Il est révélateur que les signatures nécessaires au référendum n'ont été récoltées ni par l'Association des propriétaires fonciers ni par l'UDC, traditionnellement critique envers le tournant énergétique, mais par la section de Suisse orientale de l'association des négociants en mazout Swissoil. Malgré une campagne engagée, la votation a été nettement perdue du point de vue de la branche du mazout avec un pourcentage de voix favorables supérieur à 60%. Il s'avère que les lois qui rendent difficile le remplacement des chauffages au mazout et au gaz sont aujourd'hui largement acceptées au niveau politique et social. En conséquence, fin 2022, il n'était possible de

remplacer un chauffage au mazout sans aucune restriction que dans une poignée de cantons, dont ceux d'Argovie, de Soleure ou Bâle-Campagne. Malgré les sombres perspectives, environ 700 000 bâtiments sont toujours chauffés au mazout en Suisse – la demande en mazout ne va pas se tarir de sitôt.

### Le «non» à la loi sur le CO<sub>2</sub> continue d'avoir des répercussions

Au niveau national également, le changement climatique, l'approvisionnement énergétique et la décarbonation ont à nouveau fait l'objet de discussions passionnées en 2022, même si l'accent a été mis différemment par rapport aux cantons. Les séquences du rejet surprenant de la loi sur le CO<sub>2</sub> le 13 juin 2021 ont continué à se faire sentir en 2022: dans la Berne fédérale, il semblait s'être imposé qu'une politique climatique reposant unilatéralement sur de nouvelles taxes, prescriptions et interdictions n'était pas susceptible de réunir une majo-



La Confédération décide d'installer une centrale électrique d'urgence à Birr, où l'électricité sera produite à l'aide de pétrole. Les huit turbines mobiles sont installées en un temps record et seront opérationnelles au printemps 2023.



Le 7 décembre 2022, l'ancien président de Swissoil Albert Rösti est élu au Conseil fédéral. À la surprise d'un grand nombre de personnes, il reprend le Département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC.

rité au sein de la population. La ministre de l'énergie, Simonetta Sommaruga, a donc renoncé à de tels instruments dans sa proposition de nouvelle version de la loi sur le CO<sub>2</sub> – il en résulte un projet de loi plutôt modéré qui mise avant tout sur des réglementations techniques mais ne comporte pas de restrictions directement perceptibles pour les consommatrices et consommateurs. Il reste à voir dans quelle mesure l'obligation prévue dans le projet de loi de mélanger des carburants sans CO<sub>2</sub> à l'essence, au diesel et au kérosène aura un impact sur le prix des déplacements en voiture et en avion, et si ces directives sont réalisables.

### **La nouvelle loi sur le climat affaiblit la sécurité énergétique**

L'initiative sur les glaciers, lancée en 2018 et également traitée par le Parlement en 2022, présente une voie prétendument plus simple. Celle-ci ne prévoit rien de moins qu'une interdiction totale des énergies fossiles à partir de 2050. Comme cette démarche allait trop loin pour le Conseil fédéral et la majorité du Parlement, une nouvelle loi sur le climat a été adoptée comme contre-projet indirect: il est prévu d'ancrer dans la «loi fédérale sur les objectifs en matière de protection du climat, sur l'innovation

et sur le renforcement de la sécurité énergétique», tout comme dans l'initiative, l'objectif «zéro net CO<sub>2</sub> d'ici 2050», en relation avec des objectifs sectoriels intermédiaires et un total de 2 milliards de francs de subventions pour le remplacement des chauffages à mazout et à gaz. Dans le nom quelque peu encombrant de la loi, de nombreux observateurs ont toutefois cru déceler une escroquerie à l'étiquette: l'abandon forcé des énergies fossiles s'accompagnant automatiquement d'une focalisation sur les applications gourmandes en électricité comme la mobilité électrique, le trafic ferroviaire ou les pompes à chaleur, la nouvelle loi affaiblirait la sécurité énergétique au lieu de la renforcer: tout le monde sait en effet depuis longtemps que la Suisse manque d'électricité, surtout en hiver – un manque qui devrait encore s'accroître à moyen terme. C'est la raison pour laquelle l'UDC a lancé un référendum contre la nouvelle loi sur le climat à l'automne 2022, la rebaptisant brièvement «loi sur le gaspillage d'électricité». Les 50 000 signatures nécessaires ont été rapidement récoltées et devraient même être multipliées par plus de deux à la fin. La votation aura lieu le 18 juin 2023 – à la lecture de ces lignes, les lectrices et lecteurs savent donc déjà ce qu'il adviendra de la politique climatique suisse.

### La stratégie énergétique 2050 est un échec

Pour une appréciation vraiment complète de l'année de crise 2022, nous devons prendre du recul par rapport aux différents paragraphes de la loi afin d'obtenir une vue d'ensemble. En effet, le débat sur le prix élevé du carburant ou sur des objectifs climatiques irréalistes a constitué tout au plus un sujet secondaire au cours de l'année de référence. Le constat vraiment pertinent de l'année est que la stratégie énergétique 2050 promue par l'ancienne ministre de l'énergie Doris Leuthard et acceptée par le peuple est un échec. La sortie programmée du nucléaire nous prive à moyen terme d'environ un tiers de notre production d'électricité, et les importations d'électricité ne seront plus non plus une option à l'avenir. Les énergies renouvelables comme le soleil ou le vent fournissent de l'électricité à des heures irrégulières, ne peuvent toujours pas être stockées de manière efficace et sont – dans le cas des centrales solaires ou des barrages plus élevés – bloquées dans de nombreux endroits précisément par les milieux verts. Conséquence: la Suisse manquera d'électricité à moyen et long terme, et le risque d'une pénurie d'électricité pend comme une épée de Damoclès au-dessus de la tête de la population suisse. Parallèlement, dans le cadre de la «décarbonation» de l'économie et de la société, ce sont justement les technologies entièrement basées sur l'électricité, dont la production est insuffisante, qui sont présentées comme la panacée. La pénurie de gaz naturel russe, déjà évoquée à plusieurs reprises, a complété la crise énergétique globale qui a marqué une grande partie de l'année 2022.

### Le stockage obligatoire a fait ses preuves à maintes reprises

La situation tendue de l'approvisionnement en 2022 a également exigé du secteur pétrolier une série de tests de résistance. Début mars, la Suisse a été tenue de participer à la libération de réserves obligatoires de l'AIE, bien qu'il n'y ait pas encore de raison immédiate de le faire dans le pays. Le faible niveau du Rhin et les mauvaises performances de la Deutsche Bahn, associés à la demande croissante en mazout, ont effectivement conduit à une situation d'approvisionnement tendue au cours de l'été. Au mois de juillet, l'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays a autorisé le dépassement temporaire de la couverture des be-

soins. La libération des réserves obligatoires d'essence, de diesel, de mazout et de kérosène a eu lieu début octobre. L'approvisionnement de l'aéroport de Genève a été rendu encore plus difficile à l'automne par des grèves en France. Dans ce contexte, il est apparu une fois de plus très clairement que les huiles minérales étaient, sont et restent une source d'énergie fiable et toujours disponible.

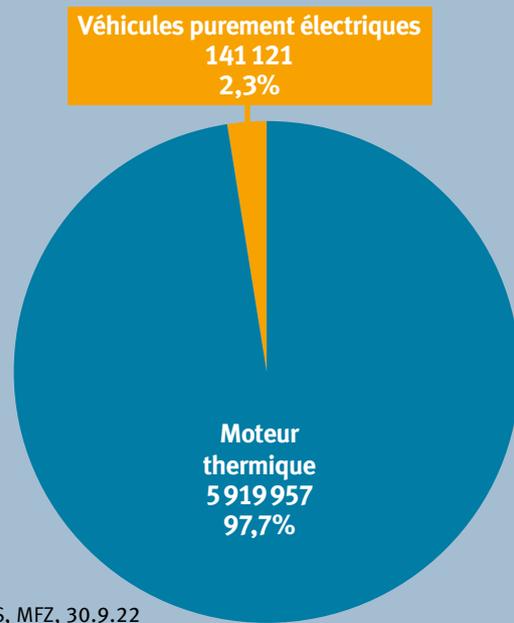
Si la crise énergétique a eu du bon en cette «annus horribilis» 2022, c'est bien que le DETEC, sous la direction de la conseillère fédérale Sommaruga, a enfin paru retrouver un semblant de sens des réalités. Avant la guerre en Ukraine, des projets de construction de centrales à gaz avaient déjà été annoncés pour assurer l'approvisionnement en électricité. Face à la menace immédiate d'une crise énergétique, ces plans sont devenus réalité plus rapidement que prévu: à l'été, le Conseil fédéral a annoncé la construction d'une centrale de réserve à Birr, dans le canton d'Argovie, afin d'assurer l'approvisionnement en électricité – en raison de la pénurie de gaz, cette centrale ne devait toutefois pas fonctionner au gaz, mais au mazout, et être opérationnelle début 2023.

### Des contradictions palpables

La politique et l'administration œuvrent déjà depuis des années pour réduire la consommation d'essence et de mazout. Le pétrole que les automobilistes et les propriétaires ne doivent plus consommer doit maintenant être utilisé pour produire de l'électricité dans une centrale au pétrole afin que ces mêmes automobilistes et propriétaires puissent ensuite faire fonctionner leurs véhicules électriques et leurs pompes à chaleur. C'est évident: en 2022, la crise énergétique a révélé sans ménagement les contradictions de la politique climatique et énergétique de la Suisse.

La fin de l'année a été marquée par une décision intéressante en matière de personnel: avec l'élection du conseiller national UDC d'Uetendorf, Albert Rösti, au poste de conseiller fédéral et de nouveau ministre de l'énergie, la responsabilité de l'avenir de la politique énergétique suisse a été confiée à nul autre que l'ancien président de Swissoil et d'auto-suisse. Nous adressons à Albert Rösti tous nos vœux de succès et lui souhaitons la clairvoyance nécessaire pour relever les nombreux défis qui l'attendent dans son département.

### Véhicules par type de propulsion

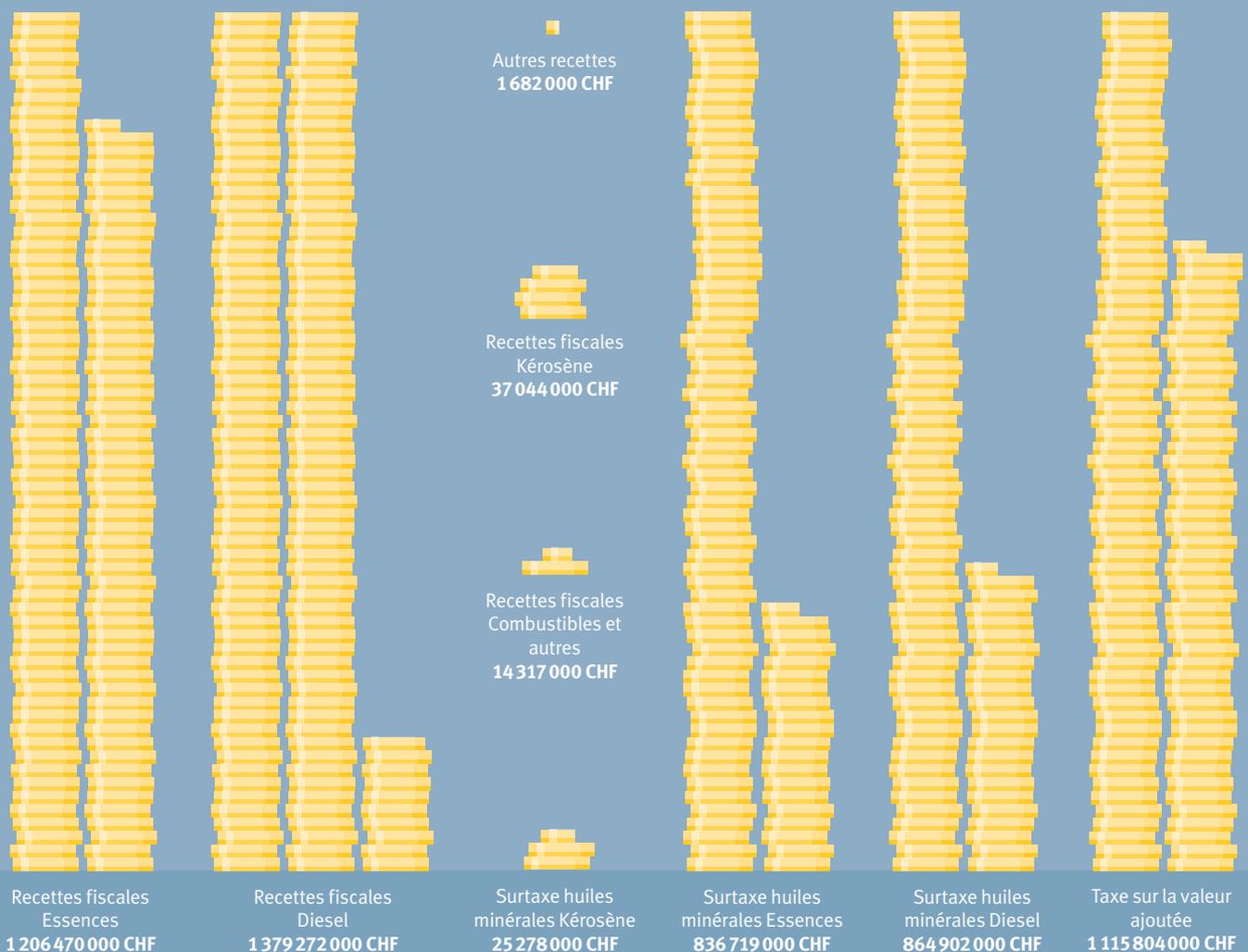


Source: OFS, MFZ, 30.9.22

### Taxe sur la valeur ajoutée

Détails, voir tableau 18

10 000 000 CHF



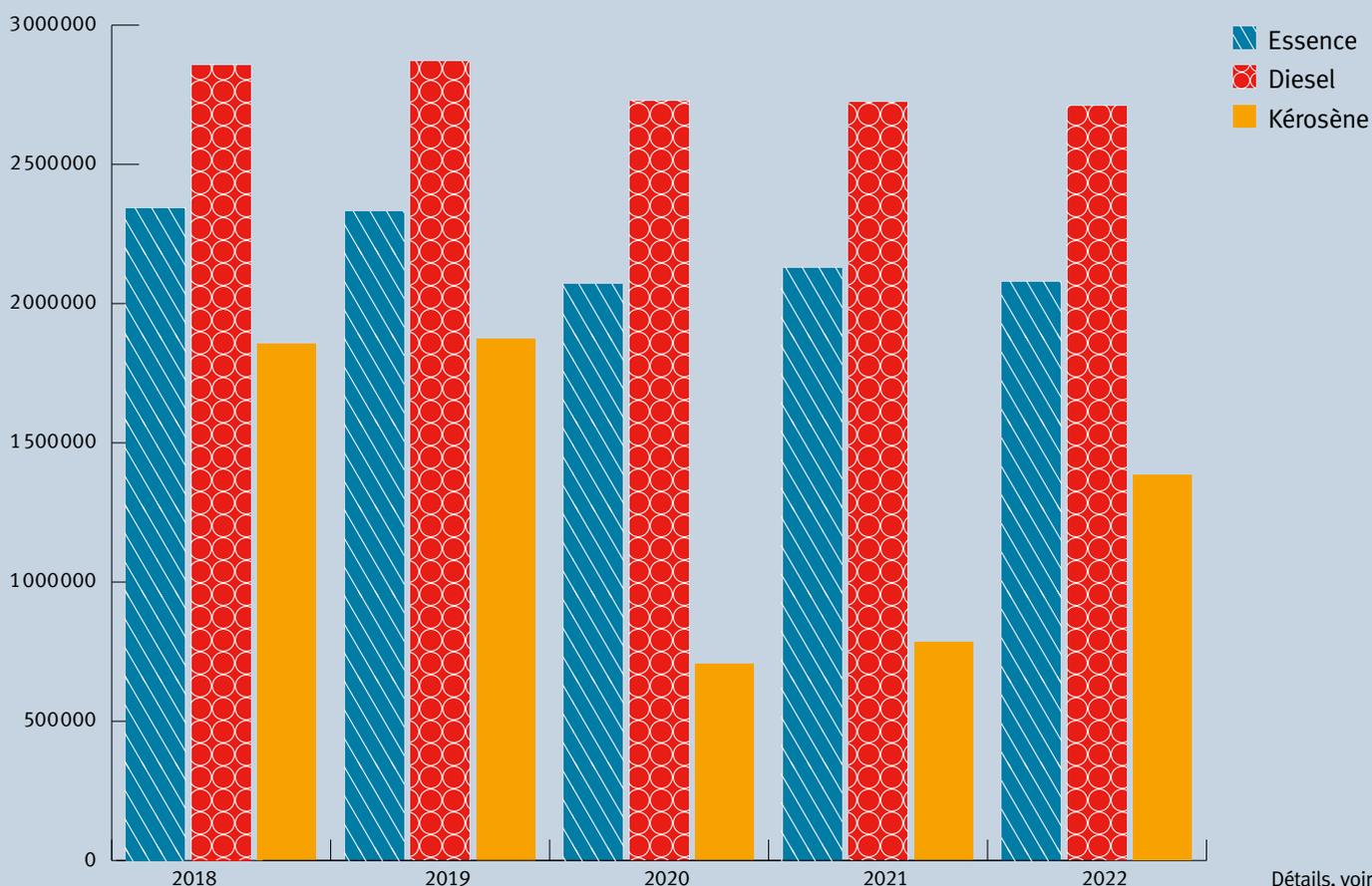
Recettes 2021  
**5 480 153 000 CHF**



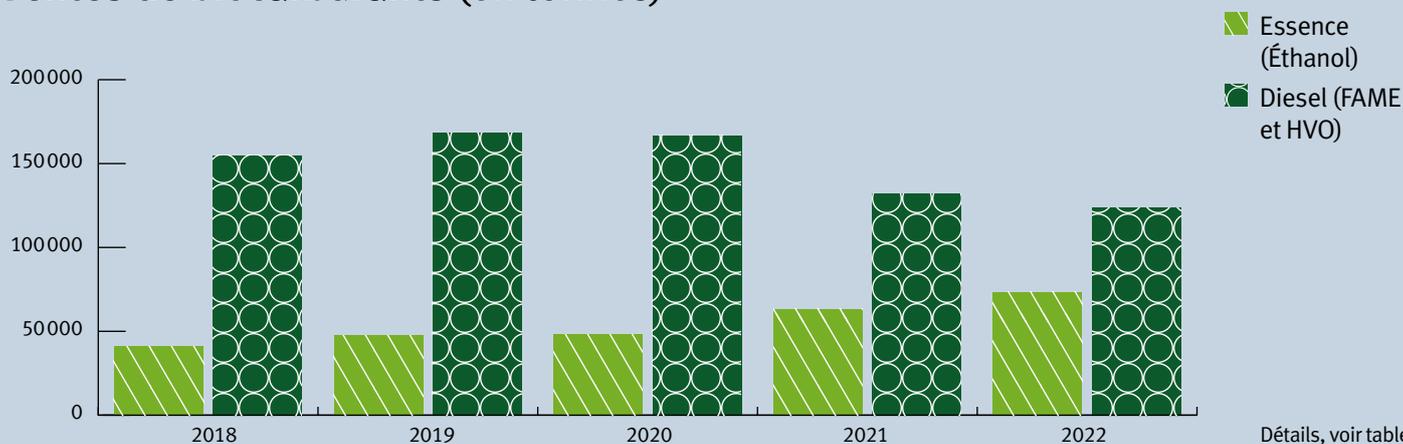
**+1,3%**  
de plus que 2021

Recettes 2022  
**5 549 360 000 CHF**

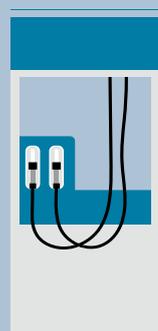
## Ventes de carburant au cours des 5 dernières années (en tonnes)



## Ventes de biocarburants (en tonnes)



## Stations-service 2022



Total Stations-service

# 3314

Détails, voir tableau 15



**Total stations de recharge électrique rapide**  
**158**



**Total stations-service H<sub>2</sub>, CNG et LPG**  
**11 H<sub>2</sub>-Stations-service**  
**114 CNG-Stations-service**  
**43 LPG-Stations-service**



**Total stations-service avec/sans shops**  
**1372 Stations-service avec shops**  
**1942 Stations-service sans shops**

# «La mobilité du futur sera une combinaison de différentes technologies et sources d'énergie»

Depuis plusieurs années, le thème de l'énergie gagne rapidement en importance pour l'industrie suisse. Afin d'accélérer le passage à un système énergétique durable et résilient, Swissmem a créé le secteur industriel «New Energy Systems». Son président, Patrik Meli, a l'expérience nécessaire en matière d'utilisation du savoir-faire technologique des activités fossiles pour la décarbonation.

**Avenergy Suisse: Patrik Meli, la transformation énergétique doit avoir eu lieu d'ici 2050 – tel est l'objectif. Où en sommes-nous aujourd'hui?**

**Patrik Meli:** L'urgence de la transition énergétique est reconnue: nous avons réalisé des progrès considérables et posé des jalons au cours des dernières années. Des efforts bien plus importants seront toutefois nécessaires pour atteindre l'objectif ambitieux fixé pour 2050. Nous parlons ici d'un projet générationnel d'une ampleur incroyable. Mais cela ne doit pas nous intimider – nous devons utiliser le plus rapidement possible les solutions déjà existantes pour aller de l'avant. L'industrie suisse dispose de nombreuses solutions technologiques intelligentes qui sont déjà opérationnelles et peuvent apporter une grande contribution.

**AV: La crise énergétique a-t-elle retardé ou plutôt accéléré le développement d'un système énergétique respectueux du climat?**

**PM:** La crise énergétique a eu un impact sur nos entreprises membres de deux manières: d'une part, notre secteur a été confronté à des défis considérables avec des pénuries d'approvisionnement, une

hausse des prix et des troubles de production. D'autre part, cette crise a clairement confirmé au secteur de l'énergie que nous avons besoin de systèmes énergétiques plus résilients pour l'avenir. De nombreuses entreprises ont fortement augmenté leur engagement dans les technologies énergétiquement efficaces et respectueuses du climat. De ce point de vue, la crise peut être considérée comme un accélérateur, mais il faudra encore du temps et des efforts pour parvenir à un changement durable. Beaucoup d'entreprises ont aujourd'hui déjà un pied dans les marchés porteurs tout en restant actives dans leur environnement commercial habituel.

**AV: À quoi ressemble pour vous la mobilité du futur, sur terre, sur mer et dans les airs?**

**PM:** Selon moi, la mobilité du futur sera une combinaison de différentes technologies et sources d'énergie afin de répondre aux besoins des utilisateurs et aux exigences inhérentes au développement durable. Dans les années à venir, les transports individuels par voie terrestre se tourneront de plus en plus vers les moteurs électriques et à hydrogène. Les véhicules électriques devraient connaître



© New Energy Systems

**Patrik Meli**, Président du secteur industriel New Energy Systems (NES) et Managing Director de MAN Energy Solutions Schweiz AG

une forte croissance à mesure que la technologie des batteries s'améliorera et que les infrastructures de recharge se développeront. Parallèlement, les moteurs alternatifs utilisant des carburants synthétiques et leurs développements technologiques joueront également un rôle important, notamment dans le transport maritime et l'aviation. Il s'agit toutefois d'un instantané – il existe peut-être des solutions que nous ne connaissons pas encore aujourd'hui.

**AV: Les carburants synthétiques ont-ils le potentiel de remplacer un jour complètement les carburants fossiles?**

**PM:** Les «synfuels» représentent une partie importante de la solution qui nous permettra de nous passer des carburants fossiles à l'avenir. L'un des grands avantages des carburants synthétiques est qu'ils peuvent être utilisés dans les moteurs à combustion traditionnels. Toutefois, des progrès supplémentaires sont nécessaires pour exploiter pleinement leur potentiel et permettre une application plus large. Pour l'instant, l'évolutivité représente encore un obstacle technique majeur. La logistique,

le transport ou le stockage sont d'autres thèmes importants qui nécessitent une solution.

**AV: Vous êtes directeur général d'une entreprise qui a été très active dans le secteur du pétrole et du gaz au cours des 20 dernières années, et vous présidez également un secteur industriel qui milite pour la défossilisation. Comment ces deux fonctions sont-elles compatibles?**

**PM:** MAN Energy Solutions est active dans le secteur de l'énergie. Un secteur à l'aube d'une nouvelle ère et en pleine réorientation. Dans ce secteur clé de l'économie mondiale, le changement doit être énergique et rapide si l'on veut stopper le changement climatique. MAN Energy Solutions s'est fixé pour objectif de faire de la lutte contre le changement climatique la base de la croissance future de l'entreprise. Nous profitons de l'expérience acquise dans nos activités gazières traditionnelles et utilisons ces connaissances et ce savoir-faire pour développer et mettre en œuvre des solutions technologiques innovantes pour la décarbonation.

**Engagement pour l'avenir**

Swissmem est l'association leader de l'industrie technologique suisse. Avec 26 secteurs industriels, Swissmem encourage l'échange de ses quelque 1300 entreprises membres sur des questions technologiques et sectorielles spécifiques. Le secteur industriel «New Energy Systems» a été créé en 2021 dans le but de mettre en réseau les acteurs du secteur de l'énergie et de renforcer le transfert de connaissances entre les entreprises, la politique et la recherche. Une collaboration stratégique avec la plateforme «SPIN-PtX» complète cet engagement.

<https://www.swissmem.ch/fr/produits-et-prestations-de-services/reseaux/secteur-industriels/new-energy-systems.html>



© Synhelion

## Trois entreprises – trois solutions de décarbonation

### Exemple 1: Synhelion

La tour solaire et le champ de miroirs du Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (centre allemand pour l'aéronautique et l'aérospatiale), Jülich (D). Source : Synhelion.

# Carburants durables issus de l'énergie solaire

**Le secteur des transports est responsable d'une grande partie des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>. Des technologies innovantes sont nécessaires pour décarboner le secteur. Synhelion a développé un procédé unique pour fabriquer des carburants neutres en CO<sub>2</sub> à partir de l'énergie solaire.**

Les secteurs des transports qui sont difficiles à électrifier, comme l'aviation ou la navigation, continueront à dépendre des carburants liquides à l'avenir. Pour permettre une mobilité neutre en CO<sub>2</sub>, Synhelion produit des carburants neutres en CO<sub>2</sub> à partir de l'énergie solaire. Les carburants solaires durables sont une technologie «drop-in» compatible avec les infrastructures de carburant qui existent dans le monde entier et peuvent remplacer directement les carburants fossiles.

#### Utiliser la puissance du soleil

La spin-off de l'EPF et membre de Swissmem Synhelion a développé avec succès un procédé solaire thermique unique en son genre pour produire à partir de l'énergie solaire des carburants durables comme le kérosène, l'essence et le diesel solaires. Philipp Furler, CEO et co-fondateur de Synhelion, explique: «Notre technologie est basée sur l'énergie solaire, car c'est l'une des sources d'énergie

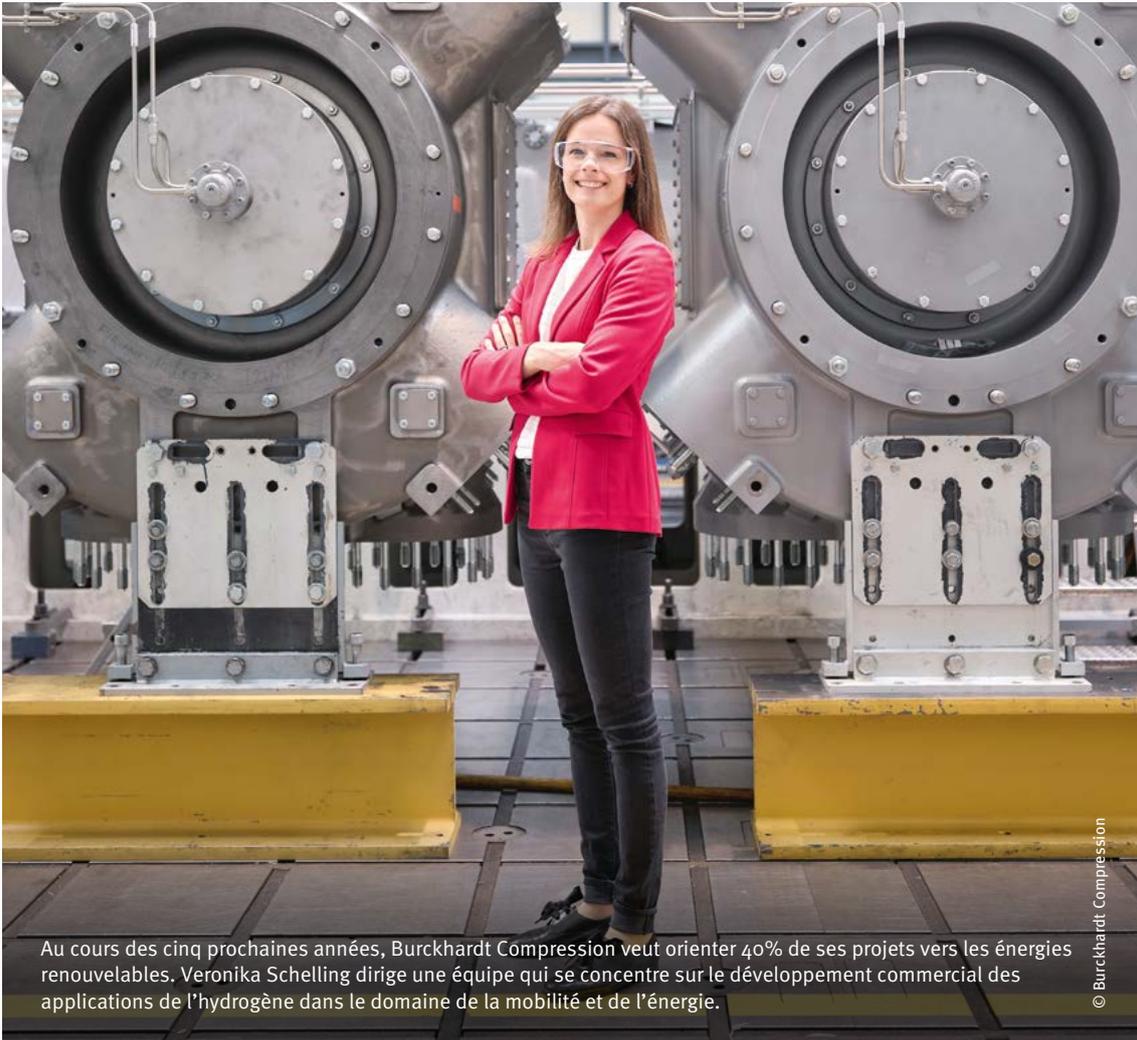
renouvelables les moins chères. Elle est abondante et bien répartie dans le monde, et se prête donc de manière idéale à la production à faible coût de carburants durables en grandes quantités.»

Synhelion construit actuellement la première installation de démonstration industrielle en Allemagne, et la mise en service de la première installation commerciale en Espagne suivra à partir de 2025. Au cours des dix prochaines années, Synhelion vise des coûts de production inférieurs à un franc par litre et une capacité de production annuelle de 875 millions de litres de carburant. Cela correspond à peu près à la moitié du kérosène consommé en Suisse, ou à un cinquième de la consommation actuelle d'essence en Suisse. D'ici 2040, Synhelion augmentera ses capacités de production à 50 milliards de litres de carburant solaire par an, ce qui permettrait par exemple de couvrir environ la moitié des besoins européens en carburant d'aviation.

## Exemple pratique 2 – Burckhardt Compression

# Un coup de pouce pour l'hydrogène

L'hydrogène est une alternative de propulsion prometteuse pour la décarbonation du trafic lourd. Le ravitaillement en carburant des bateaux, des trains ou des camions nécessite des compresseurs capables de générer des pressions élevées. Burckhardt Compression construit actuellement une installation pilote qui pose de nouveaux jalons en matière de technologie à haute pression.



Au cours des cinq prochaines années, Burckhardt Compression veut orienter 40% de ses projets vers les énergies renouvelables. Veronika Schelling dirige une équipe qui se concentre sur le développement commercial des applications de l'hydrogène dans le domaine de la mobilité et de l'énergie.

En raison de sa densité énergétique élevée et de sa compatibilité avec l'environnement, l'hydrogène est un carburant alternatif intéressant pour les transports et il joue un rôle clé dans la transition mondiale vers les énergies durables. Le marché de l'hydrogène comme carburant connaît une croissance rapide dans le monde entier et nécessite de nouvelles solutions pour fournir les grandes quantités nécessaires et faire de l'hydrogène un carburant compétitif.

Le potentiel de l'hydrogène est particulièrement important dans le domaine des transports lourds comme les trains, les bateaux ou les camions. En Allemagne, environ 60% des trains roulent encore au diesel. Leur ravitaillement en hydrogène vert requiert des compresseurs à haute pression sans lubrifiant, qualifiés de compresseurs «booster» et capables de comprimer l'hydrogène gazeux jusqu'à 900 bar. Cette pression élevée est nécessaire pour stocker suffisamment d'hydrogène à bord des véhicules.

#### Réorientation des activités traditionnelles

Burckhardt Compression s'y connaît en hydrogène. Depuis 60 ans déjà, l'entreprise produit des compresseurs à hydrogène pour l'industrie. Depuis 2021, elle a élargi ses activités aux secteurs de la mobilité et de l'énergie. Veronika Schelling, experte en hydrogène et cheffe d'équipe chez Burckhardt

Compression, explique: «Pour les applications de mobilité, les compresseurs doivent pouvoir générer des pressions très élevées. Un compresseur à piston standard ne suffit pas. De plus, ils doivent être complètement sans lubrifiant car l'hydrogène est ensuite utilisé dans une pile à combustible.»

À Winterthur, Burckhardt Compression construit actuellement le premier compresseur à piston sans lubrifiant avec une pression de sortie de 900 bar sous forme d'installation pilote pour les futures stations-service pour poids lourds à hydrogène. Le compresseur a été développé et conçu à partir de zéro. Burckhardt profite ici de sa longue expérience dans le domaine de la technologie haute pression de plus de 3000 bar nécessaire pour la production de certains polymères. Une partie importante du travail de développement se concentre sur la durée de fonctionnement sans interruption de ce nouveau compresseur, qui dépend principalement des pièces d'usure. En effet, tandis que les machines à faible pression de sortie fonctionnent généralement plusieurs années sans entretien, celles qui génèrent des pressions élevées doivent être entretenues plus fréquemment. Les premiers tests devraient commencer à la fin de cette année. La mise sur le marché est prévue au plus tôt en 2024.

### Exemple pratique 3 – Agile Wind Power

## Utiliser davantage l'énergie éolienne

**Pour répondre à nos besoins croissants en électricité en vue de la décarbonation, il est indispensable de développer rapidement les énergies renouvelables. Avec ses éoliennes à axe vertical, Agile Wind Power propose une solution qui recèle un grand potentiel, surtout pour les entreprises de production.**



Les éoliennes d'Agile Wind Power (au premier plan sur la photo) mesurent env. 100 mètres et sont donc plus petites que les éoliennes conventionnelles. Elles tournent plus lentement et sont donc nettement plus silencieuses.

Si l'on veut atteindre l'objectif zéro net, les sources d'énergie fossiles devront presque intégralement être remplacées par de l'électricité et d'autres énergies renouvelables d'ici 2050. Pour pouvoir couvrir nos besoins croissants en électricité tout en favorisant le développement de sources d'énergie alternatives telles que l'hydrogène ou les carburants synthétiques, nous avons donc avant tout besoin d'une chose : de grandes quantités d'électricité supplémentaire provenant de sources d'énergie renouvelables.

L'entreprise Agile Wind Power, basée à Dübendorf, construit sous la marque «VerticalSky®» des éoliennes dont les pales tournent autour d'un axe vertical, comme dans un manège. Les pales du rotor sont continuellement orientées vers le vent afin d'obtenir un niveau de rendement élevé. Par rapport aux éoliennes conventionnelles, les éoliennes d'Agile Wind Power sont beaucoup plus silencieuses et s'intègrent plus harmonieusement dans le paysage. Pour ces raisons, elles peuvent également être construites plus près des zones habitées et sont donc intéressantes pour les zones commerciales et les entreprises industrielles, qui subissent de fortes pressions en raison des exigences de ré-

duction des émissions de CO<sub>2</sub> et de l'augmentation parallèle des coûts de l'électricité et des taxes énergétiques supplémentaires.

### **Un potentiel considérable pour les entreprises de production**

De nombreuses entreprises de production couvrent aujourd'hui une partie de leurs besoins en électricité avec leurs propres installations photovoltaïques. Selon Patrick Richter, CEO d'Agile Wind Power, un approvisionnement supplémentaire grâce à l'énergie éolienne représente un complément idéal. Contrairement au soleil, qui ne brille pas toujours, le vent souffle à tout moment de la journée. En termes d'efficacité, il y a également de bonnes raisons d'opter pour une éolienne : sur une même surface, une éolienne permet de produire chaque année environ 25 fois plus d'électricité qu'une installation photovoltaïque.

Agile Wind Power a déjà réalisé avec succès plusieurs études de faisabilité pour des groupes industriels allemands. Les premiers projets d'installation de systèmes VerticalSky® démarrent cette année. La livraison des premières installations est prévue à partir de 2025 environ.

# Les membres d'Avenergy Suisse au 1<sup>er</sup> janvier 2023

## Liste des sociétés membres

**A. H. MEYER & CIE. AG**

Badenerstrasse 329, 8040 Zurich,  
Tél. 044 498 15 15, [www.ahmeyer.ch](http://www.ahmeyer.ch)

**AGROLA AG**

Theaterstrasse 15a, 8401 Winterthur,  
Tél. 058 433 80 00, [www.agrola.ch](http://www.agrola.ch)

**BENOIL SA**

Via Cercera, Casella postale 8, 6862 Rancate,  
Tél. 091 640 02 00, [www.benoil.ch](http://www.benoil.ch)

**CICA SA**

Hochbergerstrasse 60A, 4019 Bâle,  
Tél. 061 638 85 00, [www.cica.ch](http://www.cica.ch)

**CITY CARBUROIL SA**

Postfach 166, 6802 Rivera,  
Tél. 091 935 93 63, [www.citycarburol.ch](http://www.citycarburol.ch)

**CONRAD-STORZ AG**

Via Somplaz 37, 7500 St. Moritz,  
Tél. 081 377 73 73, [www.conrad-storz.ch](http://www.conrad-storz.ch)

**COOP MINERALOEL AG**

Hegenheimerweg 65, 4123 Allschwil,  
Tél. 061 485 41 41, [www.coop-mineraloel.ch](http://www.coop-mineraloel.ch)

**ECSA ENERGY SA**

Via Luigi Favre 16, 6828 Balerna,  
Tél. 058 211 95 00, [www.ecsa.ch](http://www.ecsa.ch)

**EDUARD WALDBURGER AG**

Teufener Strasse 176, 9001 Saint-Gall,  
Tél. 071 274 30 83, [www.waldburger-oel.ch](http://www.waldburger-oel.ch)

**ENI SUISSE SA**

Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,  
Tél. 021 644 31 11, [www.enisuisse.ch](http://www.enisuisse.ch)

**FRITZ MEYER AG**

Sevogelstrasse 26, 4052 Bâle,  
Tél. 061 317 86 86, [www.fmag.ch](http://www.fmag.ch)

**HALTER AG WIL**

St. Galler Strasse 75, 9501 Wil,  
Tél. 071 913 33 33, [www.halter-energie.ch](http://www.halter-energie.ch)

**LANG ENERGIE AG**

Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen,  
Tél. 071 677 12 12, [www.langenergie.ch](http://www.langenergie.ch)

**LAVEBA GENOSSENSCHAFT**

Vadianstrasse 29, 9001 Saint-Gall,  
Tél. 058 400 66 66, [laveba.ch](http://laveba.ch)

**MIGROL AG**

Soodstrasse 52, 8134 Adliswil,  
Tél. 044 495 11 11, [www.migrol.ch](http://www.migrol.ch)

**OEL-POOL AG**

Spittelweg 1, 5034 Suhr,  
Tél. 062 836 85 25, [www.oel-pool.com](http://www.oel-pool.com)

**OLÉODUC DU RHÔNE SA C/O ENI SUISSE SA,**

Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,  
Tél. 021 644 31 11, [www.enisuisse.ch](http://www.enisuisse.ch)

**OSTERWALDER ST. GALLEN AG**

Oberstrasse 141, 9013 Saint-Gall,  
Tél. 071 272 27 27, [www.osterwalder.ch/sg](http://www.osterwalder.ch/sg)

**OSTERWALDER ZÜRICH AG**

Neunbrunnenstrasse 40, 8052 Zurich,  
Tél. 044 307 88 88, [www.osterwalder.ch/zh](http://www.osterwalder.ch/zh)

**SAPPRO SA**

Route de Vernier 143, 1219 Châteline,  
Tél. 022 979 05 50, [www.sappro.ch](http://www.sappro.ch)

**SCHÄTZLE AG**

Landenbergstrasse 35, 6002 Lucerne,  
Tél. 041 368 60 00, [www.schaetzle.ch](http://www.schaetzle.ch)

**SHELL (SWITZERLAND) AG**

Baarermatte, 6340 Baar,  
Tél. 041 769 44 44, [www.shell.ch](http://www.shell.ch)

**SOCAR ENERGY SWITZERLAND GMBH**

Nüscherstrasse 24, 8001 Zurich,  
Tél. 044 214 41 11, [www.socarenergy.ch](http://www.socarenergy.ch)

**SUTER, JOERIN AG**

Talstrasse 45, 4144 Arlesheim,  
Tél. 061 705 15 15, [www.suter-joerin.ch](http://www.suter-joerin.ch)

**TAMOIL SA**

Route de Pré-Bois 29, 1215 Genève 15 Aéroport,  
Tél. 022 791 83 11, [www.tamoil.ch](http://www.tamoil.ch)

**TOTALENERGIES AVIATION SUISSE**

Route de l'Aéroport 10, 1215 Genève Aéroport 15,  
Tél. 022 790 29 00, [www.totalenergies.ch](http://www.totalenergies.ch)

**VARO ENERGY MARKETING AG**

Neuhofstrasse 22, 6340 Baar,  
Tél. 041 747 23 00, [www.varoenergy.com](http://www.varoenergy.com)

**VARO REFINING (CRESSIER) SA**

Zone industrielle Les Hugues, 2088 Cressier NE,  
Tél. 032 758 62 04, [www.varoenergy.com](http://www.varoenergy.com)

**VOEGLIN-MEYER AG**

Aumattstrasse 2, 5210 Windisch,  
Tél. 056 460 05 05, [www.voegtlin-meyer.ch](http://www.voegtlin-meyer.ch)

**L'ORGANE DE RÉVISION****PRICEWATERHOUSECOOPERS AG,**

Birchstrasse 160, 8050 Zurich

**ADRESSE****AVENERGY SUISSE**

Spitalgasse 5, 8001 Zurich,  
Tél. 044 218 50 10, [www.avenergy.ch](http://www.avenergy.ch)

## Collaborateurs du bureau à Zurich au 1<sup>er</sup> janvier 2023

### **ROLAND BILANG**

Directeur

### **ROBERT WILLSCH**

Manager des projets Online et Print

### **UELI BAMERT**

Responsable des affaires politiques

### **BERNHARD WÜEST**

Les énergies alternatives

### **FABIAN BILGER**

Directeur adjoint

### **NATHALIE GEORGES**

Responsable des finances

### **SAMIRA ILG**

Assistante de direction

## Collaborateurs du service extérieur au 1<sup>er</sup> janvier 2023

### **EMANUEL SAGER**

Bureau régional Zurich, Suisse centrale,  
Espace Plateau suisse et Suisse du Nord-Ouest

### **MARTIN STUCKY**

Responsable Centre Information  
Mazout Suisse romande/  
Centro d'informazione  
per l'olio combustibile

### **MORENO STEIGER**

Bureau régional de Suisse orientale  
et des Grisons

## Comité de direction

### **DANIEL HOFER**

Président

### **ANDREAS FLÜTSCH**

Migrol AG

### **GILLES VOLLIN**

Varo Energy Marketing AG

### **EDGAR BACHMANN**

SOCAR Energy Switzerland GmbH  
Vice-président

### **GAETANO GRADINI**

Eni Suisse SA

### **RAMON WERNER**

Oel-Pool AG

### **DANIEL BISCHOF**

Agrola AG

### **JÜRIG HORNISBERGER**

Tamoil Suisse SA

### **LORENZ BURKART**

Shell Switzerland AG

### **ROGER OSER**

Coop Mineraloel AG

### **MATTEO CENTONZE**

ECSCA Energy SA

### **URS SCHMIDLI**

Schätzle AG

# Industrie des huiles minérales de la Suisse

## Remarques concernant les données et méthodes statistiques

À compter du rapport annuel 2020, les méthodes de prélèvement et de préparation des données ont été adaptées. Les exercices de référence 2018 et 2019 ont également été calculés à l'aide de la nouvelle méthodologie. Des ajustements par rapport aux rapports des années précédentes sont donc possibles.

Les statistiques relatives à l'exercice rapporté reposent en partie sur des données provenant de sources externes qui sont encore provisoires au moment de la publication de ce rapport. Les données de l'exercice rapporté seront consolidées l'année prochaine.

En fonction de la méthode d'agrégation, des différences d'arrondi entre les différents tableaux peuvent apparaître.



## Statistiques

## 1 Ventes intérieures de produits pétroliers<sup>1</sup>

Produit	2020 t	2021 t	2022 t	2021/2022 %
Essences	2 069 370	2 127 922	<b>2 078 202</b>	-2,3
Kérosène	706 057	784 498	<b>1 383 499</b>	76,4
Carburant diesel	2 727 635	2 721 622	<b>2 708 692</b>	-0,5
<b>Total carburants</b>	<b>5 503 062</b>	<b>5 634 042</b>	<b>6 170 393</b>	<b>9,5</b>
Mazout Eco	1 507 612	1 758 169	<b>1 957 757</b>	11,4
Mazout Euro	1 030 213	662 743	<b>156 256</b>	-76,4
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	754	0	<b>52</b>	52
<b>Total mazout</b>	<b>2 538 579</b>	<b>2 420 912</b>	<b>2 114 065</b>	<b>-12,7</b>
Gaz liquéfiés	157 087	165 613	<b>154 336</b>	-6,8
Bitumes	257 261	234 658	<b>228 420</b>	-2,7
Coke de pétrole	47 317	49 196	<b>50 124</b>	1,9
Lubrifiants	39 919	42 346	<b>43 591</b> <sup>2</sup>	2,9
Essence d'aviation	2 897	3 184	<b>3 061</b>	-3,9
Naphta	9 572	17 359	<b>26 606</b>	53,3
Autres pétroles	1 955	2 467	<b>1 887</b>	-23,5
Cires et paraffines	3 283	3 892	<b>4 301</b>	10,5
White Spirit	3 838	3 993	<b>3 587</b>	-10,2
<b>Total autres produits</b>	<b>523 129</b>	<b>522 708</b>	<b>515 913</b>	<b>-1,3</b>
<b>Total</b>	<b>8 564 770</b>	<b>8 577 662</b>	<b>8 800 371</b>	<b>2,6</b>

<sup>1</sup> Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène).

<sup>2</sup> Comme lors des années précédentes, seule les ventes de l'Association de l'industrie suisse des lubrifiants sont comptabilisées (environ 90% du total).

### 1.1 Ventes intérieures de produits biogènes sélectionnés

Essence (Éthanol)	48 070	63 419	<b>73 599</b>	16,1
Diesel (FAME et HVO)	166 761	131 977	<b>123 716</b>	-6,3
<b>Total</b>	<b>214 831</b>	<b>195 396</b>	<b>197 315</b>	<b>1,0</b>

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

## 2 Facteurs influençant la consommation

	2020	2021	2022	2021/2022 %
PIB réel, en mio. CHF (année de référence 2015)	701 924	731 557	<b>746 622</b> <sup>1</sup>	2,1
Population résidente permanente moyenne (en 1000)	8 670 300	8'738'791	<b>8 812 728</b> <sup>1</sup>	0,8
Effectif total de logements (en 1000)	4 637 174	4 688 288	<b>4 762 010</b> <sup>1</sup>	1,6
Degrés-jours de chauffage	2 931	3 378	<b>2 796</b>	-17,2
Taux de remplissage des citernes de mazout (à la fin de l'année en %)	53	55	<b>54</b>	-2,1
Production industrielle (2015=100)	111	119	<b>125</b>	4,5
Effectif des véhicules à moteurs	5 469 555	5 523 255	<b>5 578 785</b>	1,0
– dont VT avec citerne	4 611 588	4 632 316	<b>4 605 488</b>	-0,6
Nombre des vols (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	137 661	154 684	<b>326 655</b>	111,2

<sup>1</sup> données provisoires.

Sources: Secrétariat d'Etat à l'économie (SECO), Office fédéral de la statistique (OFS), Office fédéral de l'énergie (OFEN), Oil Link SA, routesuisse, Direction de l'aéroport de Zurich

## 3 Structure des ventes suisses de produits pétroliers<sup>1</sup>

	2020 %	2021 %	2022 %
Essences	24,2	24,8	<b>23,8</b>
Kérosène	8,2	9,1	<b>15,7</b>
Carburant diesel	31,8	31,7	<b>30,8</b>
Mazout	29,6	28,2	<b>24,0</b>
Autres produits	6,2	6,2	<b>5,7</b>
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

<sup>1</sup> Sans la consommation propre des raffineries.

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

## 4 Statistique des importations

	2020	2021	2022	2021/2022
Produits	t	t	t	%
Essences	1 506 558	1 470 962	<b>1 258 113</b>	-14,5
Kérosène	800 214	732 676	<b>1 249 632</b>	70,6
Diesel	2 881 169	2 805 066	<b>2 229 336</b>	-20,5
Mazout	652 186	587 254	<b>550 632</b>	-6,2
Bitumes	258 345	242 025	<b>237 188</b>	-2,0
Coke de pétrole	47 574	49 552	<b>50 496</b>	1,9
Lubrifiants	69 999	68 448	<b>60 878</b>	-11,1
Gaz liquéfiés	68 586	90 890	<b>82 317</b>	-9,4
Autres produits	86 885	97 098	<b>108 523</b>	11,8
<b>Total des produits pétroliers</b>	<b>6 371 516</b>	<b>6 143 971</b>	<b>5 827 115</b>	<b>-5,2</b>
Pétrole brut	2 815 492	2 311 723	<b>3 026 050</b>	30,9
<b>Total</b>	<b>9 187 008</b>	<b>8 455 694</b>	<b>8 853 165</b>	<b>4,7</b>

Source: Administration fédérale des douanes.

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

	2020		2021		2022	
	t	%	t	%	t	%
EU	6 346 164	69,1	6 121 450	72,4	5 803 920	65,6
Autres pays d'Europe	12 098	0,1	8 169	0,1	6 808	0,1
Afrique	1 646 182	17,9	1 521 034	18,0	1 439 272	16,3
Asie/Océanie	172 024	1,9	66 880	0,8	611 589	6,9
Amérique	1 010 541	11,0	738 160	8,7	991 577	11,1
<b>Total</b>	<b>9 187 009</b>	<b>100,0</b>	<b>8 455 693</b>	<b>100,0</b>	<b>8 853 166</b>	<b>100,0</b>

Source: Administration fédérale des douanes.

## 6 Statistique par pays de provenance

	2020		2021		2022	
	t	%	t	%	t	%
<b>Pétrole brut <sup>1</sup></b>						
<b>Top 5 année de référence</b>	<b>2 641 988</b>	<b>93,8</b>	<b>2 256 104</b>	<b>97,6</b>	<b>2 762 730</b>	<b>91,3</b>
Nigeria	1 140 673	40,5	899 383	38,9	1 021 531	33,8
Etats-Unis	992 368	35,2	728 332	31,5	981 862	32,4
Kazakhstan	168 739	6,0	62 366	2,7	430 903	14,2
Azerbaïdjan	–	0	–	0	174 129	5,8
Libye	340 208	12,1	566 023	24,5	154 305	5,1
<b>Reste du monde</b>	<b>173 504</b>	<b>6,2</b>	<b>55 619</b>	<b>2,4</b>	<b>263 320</b>	<b>8,7</b>
<b>Total</b>	<b>2 815 492</b>	<b>100,0</b>	<b>2 311 723</b>	<b>100,0</b>	<b>3 026 050</b>	<b>100,0</b>
<b>Produits finis</b>						
<b>EU</b>	<b>6 346 164</b>	<b>99,6</b>	<b>6 143 968</b>	<b>99,6</b>	<b>5 803 919</b>	<b>99,6</b>
Allemagne	3 339 447	52,4	3 673 546	59,8	3 993 207	68,5
France	587 726	9,2	625 961	10,2	749 135	12,9
Italie	514 230	8,1	507 632	8,3	446 071	7,7
Pays-Bas	1 008 329	15,8	727 577	11,8	287 120	4,9
Belgique	753 776	11,8	504 091	8,2	267 960	4,6
Autres pays de l'UE	142 656	2,2	82 643	1,3	60 426	1,0
<b>Reste du monde</b>	<b>25 351</b>	<b>0,4</b>	<b>22 518</b>	<b>0,4</b>	<b>23 197</b>	<b>0,4</b>
<b>Total produits finis</b>	<b>6 371 515</b>	<b>100,0</b>	<b>6 143 968</b>	<b>100,0</b>	<b>5 827 116</b>	<b>100,0</b>
<b>Total général</b>	<b>9 187 007</b>		<b>8 455 691</b>		<b>8 853 166</b>	

<sup>1</sup> A chaque fois, le lieu de chargement a été enregistré.

Source: Administration fédérale des douanes.

## 7 Statistique de provenance par catégorie de produits

		Essences	Kérosène	Diesel	Huiles de chauffage	Bitumes	Coke de pétrole	Lubri- fiants	Gaz liquéfiés	Autres produits	Total
		t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
Allemagne	2021	1 159 721	559 341	1 568 090	125 605	146 487	33 806	27 236	21 204	32 056	3 673 546
	<b>2022</b>	<b>1 049 636</b>	<b>911 423</b>	<b>1 658 995</b>	<b>125 141</b>	<b>141 688</b>	<b>41 902</b>	<b>25 588</b>	<b>10 558</b>	<b>28 278</b>	<b>3 993 209</b>
France	2021	2 241	162 010	173 668	244 056	31 492	0	2 504	3 428	6 561	625 960
	<b>2022</b>	<b>1 425</b>	<b>321 403</b>	<b>125 496</b>	<b>239 557</b>	<b>37 064</b>	<b>24</b>	<b>2 085</b>	<b>15 960</b>	<b>6 121</b>	<b>749 135</b>
Italie	2021	148 061	3 358	115 611	180 659	48 075	–	8 726	564	2 578	507 632
	<b>2022</b>	<b>131 159</b>	<b>3 672</b>	<b>105 327</b>	<b>146 428</b>	<b>49 656</b>	<b>–</b>	<b>7 513</b>	<b>757</b>	<b>1 559</b>	<b>446 071</b>
Pays-Bas	2021	101 949	6 708	576 020	–	–	832	5 577	12 773	23 719	727 578
	<b>2022</b>	<b>31 819</b>	<b>13 134</b>	<b>182 970</b>	<b>4 551</b>	<b>50</b>	<b>1 171</b>	<b>3 940</b>	<b>2 659</b>	<b>46 827</b>	<b>287 121</b>
Belgique	2021	10 332	1 255	368 371	36 933	975	–	10 116	52 485	23 623	504 090
	<b>2022</b>	<b>5 183</b>	<b>–</b>	<b>156 511</b>	<b>34 954</b>	<b>26</b>	<b>–</b>	<b>7 006</b>	<b>47 820</b>	<b>16 460</b>	<b>267 960</b>
Autres pays de l'UE	2021	48 658	4	12	1	14 973	8 089	7 187	97	3 623	82 644
	<b>2022</b>	<b>38 878</b>	<b>–1</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>8 704</b>	<b>4 631</b>	<b>6 207</b>	<b>135</b>	<b>1 865</b>	<b>60 426</b>
<b>Total UE</b>	2021	1 470 962	732 676	2 801 772	587 254	242 002	42 727	61 346	90 551	92 160	6 121 450
	<b>2022</b>	<b>1 258 100</b>	<b>1 249 631</b>	<b>2 229 305</b>	<b>550 632</b>	<b>237 188</b>	<b>47 728</b>	<b>52 339</b>	<b>77 889</b>	<b>101 110</b>	<b>5 803 922</b>
Autres pays d'Europe	2021	0	0	49	0	23	6 802	121	45	1 130	8 170
	<b>2022</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 481</b>	<b>96</b>	<b>3 363</b>	<b>823</b>	<b>6 806</b>
Afrique	2021	–	–	–	–	–	–	0	–	9	9
	<b>2022</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>116</b>	<b>116</b>
Asie/ Océanie	2021	–	–	–	–	–	20	2 069	57	2 368	4 514
	<b>2022</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>1</b>	<b>2 119</b>	<b>73</b>	<b>4 363</b>	<b>6 557</b>
Amérique	2021	–	0	3 244	–	–	3	4 912	237	1 431	9 827
	<b>2022</b>	<b>–</b>	<b>1</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>286</b>	<b>6 324</b>	<b>993</b>	<b>2 112</b>	<b>9 716</b>
<b>Total Reste du monde</b>	2021	0	0	3 293	0	23	6 825	7 102	339	4 938	22 520
	<b>2022</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>31</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2 768</b>	<b>8 539</b>	<b>4 429</b>	<b>7 414</b>	<b>23 195</b>
<b>Total</b>	2021	1 470 962	732 676	2 805 065	587 254	242 025	49 552	68 448	90 890	97 098	6 143 970
	<b>2022</b>	<b>1 258 113</b>	<b>1 249 632</b>	<b>2 229 336</b>	<b>550 632</b>	<b>237 188</b>	<b>50 496</b>	<b>60 878</b>	<b>82 318</b>	<b>108 524</b>	<b>5 827 117</b>

Note: un 0 dans le tableau signifie un volume d'importation inférieur à 500 kilogrammes.

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

Source: Administration fédérale des douanes.

## 8 Valeur des importations

	2020	2021	2022	2021/2022
Valeur totale	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	%
Produits pétroliers	2 662	3 704	6 124	65,3
Pétrole brut	897	1 116	2 208	97,8
<b>Total</b>	<b>3 559</b>	<b>4 820</b>	<b>8 332</b>	<b>72,8</b>
Valeur par tonne	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	417.80	602.84	1 050.91	74,3
Pétrole brut	318.62	482.93	729.62	51,1
<b>Total</b>	<b>387.40</b>	<b>570.06</b>	<b>941.09</b>	<b>64,0</b>

Source: Administration fédérale des douanes.

## 9 Statistique des exportations

	2020	2021	2022	2021/2022
Produits	t	t	t	%
Essences	39	22	15	-31,8
Kérosène <sup>1</sup>	492 106	398 717	702 078	76,1
Carburant diesel	3 408	4 267	40 440	847,7
Huiles de chauffage	30 274	15 486	136 489	781,4
Bitumes	1 084	7 367	8 768	19,0
Coke de pétrole	257	356	372	4,5
Lubrifiants	12 560	16 030	19 123	19,3
Gaz liquéfiés	9 538	69	8 159	11 724,6
Autres produits	20 065	21 015	40 472	92,6
<b>Total</b>	<b>569 330</b>	<b>463 329</b>	<b>955 916</b>	<b>106,3</b>

<sup>1</sup> 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

Moyens de transport	2020		2021		2022	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2 253 469	24,6	2 308 789	27,4	1 661 724	18,9
Rail	2 884 869	31,5	2 558 623	30,4	2 850 056	32,4
Route	647 037	7,1	660 407	7,8	582 249	6,6
Voie aérienne	38	0,0	69	0,0	103	0,0
Pipelines	3 358 894	36,7	2 889 166	34,3	3 709 259	42,1
<b>Total</b>	<b>9 144 307</b>	<b>100,0</b>	<b>8 417 054</b>	<b>100,0</b>	<b>8 803 391</b>	<b>100,0</b>

Source: Administration fédérale des douanes.

## 11 Statistique des moyens de transport par pays <sup>1</sup>

Pays		Voie fluviale t	Rail t	Route t	Voie aérienne t	Pipeline Produits t	Total t
Allemagne	2021	1 385 347	2 124 308	154 329	38		3 664 022
	<b>2021</b>	<b>1 379 238</b>	<b>2 475 176</b>	<b>133 004</b>	<b>29</b>		<b>3 987 447</b>
France	2021		3 265	42 971	8	577 443	623 687
	<b>2021</b>	<b>0</b>	<b>15 964</b>	<b>47 896</b>	<b>1</b>	<b>683 209</b>	<b>747 070</b>
Italie	2021		83 211	419 126	0		502 337
	<b>2021</b>		<b>77 865</b>	<b>365 496</b>	<b>0</b>		<b>443 361</b>
Pays-Bas	2021	668 188	38 134	5 343	0		711 665
	<b>2021</b>	<b>217 382</b>	<b>35 199</b>	<b>5 114</b>	<b>23</b>		<b>257 718</b>
Belgique	2021	246 556	245 327	7 984	1		499 868
	<b>2021</b>	<b>57 189</b>	<b>196 312</b>	<b>5 442</b>	<b>24</b>		<b>258 967</b>
Autres pays de l'UE	2021	0	62 124	19 687	0	0	81 811
	<b>2021</b>	<b>2 554</b>	<b>41 975</b>	<b>15 465</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>59 994</b>
<b>Total UE</b>	2021	2 300 091	2 556 369	649 440	47	577 443	6 083 390
	<b>2021</b>	<b>1 656 363</b>	<b>2 842 491</b>	<b>572 417</b>	<b>77</b>	<b>683 209</b>	<b>5 754 557</b>
Autres pays d'Europe	2021	6 794	318	980	1	0	8 093
	<b>2021</b>	<b>2 425</b>	<b>3 766</b>	<b>573</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>6 765</b>
Afrique	2021			9	1	1 521 025	1 521 035
	<b>2021</b>			<b>115</b>	<b>1</b>	<b>1 439 156</b>	<b>1 439 272</b>
Asie/Océanie	2021	1 903	611	1 934	9	62 366	66 823
	<b>2021</b>	<b>2 919</b>	<b>1 315</b>	<b>2 275</b>	<b>5</b>	<b>605 032</b>	<b>611 546</b>
Amérique	2021	2	1 327	8 044	10	728 332	737 715
	<b>2021</b>	<b>18</b>	<b>2 483</b>	<b>6 868</b>	<b>19</b>	<b>981 862</b>	<b>991 250</b>
<b>Total</b>	2021	2 308 790	2 558 625	660 407	68	2 889 166	8 417 056
	<b>2021</b>	<b>1 661 725</b>	<b>2 850 055</b>	<b>582 248</b>	<b>103</b>	<b>3 709 259</b>	<b>8 803 390</b>

<sup>1</sup> 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 500 kilogrammes.

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

Source: Administration fédérale des douanes.

## 12 Oléoducs

			2020	2021	2022	2021/2022
Nom	Type de produit					%
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	2 804 390	2 276 257	<b>3 042 188</b>	33,6
	<b>Total</b>	<b>t</b>	<b>2 819 924</b>	<b>2 371 490</b>	<b>3 062 509</b>	<b>29,1</b>
	Débit moyen par heure	t/h	455	516	<b>470</b>	-8,9
Sapro	Essence	t	-	-	-	-
	Mazout/diesel	t	392 179	428 063	<b>355 051</b>	-17,1
	Kérosène	t	142 902	158 695	<b>317 771</b>	100,2
	<b>Total</b>	<b>t</b>	<b>535 081</b>	<b>586 758</b>	<b>672 822</b>	<b>14,7</b>
	Débit moyen par heure	t/h	245	244	<b>248</b>	1,6

Sources: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro.

## 13 Importations par les ports rhénans

	2020	2021	2022	2021/2022
Produits	t	t	t	%
Essences	380 152	464 348	<b>382 950</b>	-17,5%
Autres carburants	46 689	7 801	<b>15 522</b>	99,0%
Mazout et diesel	1 819 255	1 843 310	<b>1 252 792</b>	-32,0%
Lubrifiants	40	16	<b>0</b>	-100,0%
Bitumes	2 410	9 277	<b>2 000</b>	-78,4%
Autres produits pétroliers <sup>1</sup>	4 207	8 066	<b>6 851</b>	-15,1%
<b>Total</b>	<b>2 252 751</b>	<b>2 332 818</b>	<b>1 660 115</b>	<b>-28,8%</b>

<sup>1</sup> Brut inclus.

Source: ports rhénans des deux Bâles.

## 14 Stations de marques ouvertes au public au 1<sup>er</sup> janvier 2023

Marque	Type de station			Type de shop				Total 1.1.22	Total 1.1.23	Stations dont sur autoroute	Stations avec recharge rapide
	Stations sans personnel	Stations libre- service	Stations avec service	Shop moins de 50 m <sup>2</sup>	Shop plus de 50 m <sup>2</sup>	Part aux ventes des stations avec shop (%)	Total				
AGROLA	265	140	0	0	140	59	407	405	0	45	
AVIA	420	104	3	9	97	40	516	527	4	16	
BP	168	158	0	48	110	74	338	326	22	1	
COMBUSTIA	32	0	0	0	0	0	32	32	0	0	
COOP	4	254		0	252	99	258	258	–	6	
ENI SUISSE	121	145	0	41	115	79	270	266	11	38	
JUBIN	91	30	0	13	17	36	119	121	0	–	
MIDLAND	12	0	0	0	0	0	13	12	0	0	
MIGROL	161	146	0	28	118	74	310	307 <sup>1</sup>	2	18	
OELTRANS	17	3	1	2	1	17	21	21	–	0	
OIL!	17	3	0	1	2	22	20	20	0	0	
POCO	–	–	–	–	–	–	1	–	–	–	
RUEDI RÜSSEL <sup>2</sup>	297	30	0	2	28	18	333	327	0	0	
SHELL	52	118	0	43	73	92	170	170 <sup>3</sup>	11	3	
SIMOND	31	0	0	0	0	0	31	31	0	0	
SOCAR	74	124	2	15	110	85	197	200	13	17	
SPURT	14	1	1	0	1	5	16	16	0	0	
TAMOIL	136	101	0	26	75	66	239	237	2	14	
VARO	2	0	0	0	0	0	–	2	0	0	
VOEGLIN-MEYER	31	5	0	0	5	21	34	36	0	0	
<b>Total</b>	<b>1 945</b>	<b>1 362</b>	<b>7</b>	<b>228</b>	<b>1 144</b>	<b>70</b>	<b>3 325</b>	<b>3 314</b>	<b>65</b>	<b>158</b>	

<sup>1</sup> Dont 65 avec logo Shell.

<sup>2</sup> Incl. Miniprix.

<sup>3</sup> Dont 65 avec shops migrolino.

Source: Avenergy Suisse.

## 15 Caractéristiques des stations-service

	2020	2021	2022
Nombre total des stations	3 357	3 225	3 314
stations sur autoroute	65	65	65
stations sans personnel	1 979	1 951	1 945
stations libre-service avec caisse	1 349	1 353	1 362
stations avec service	29	21	7
stations avec shop de moins de 50 m <sup>2</sup>	241	211	228
stations avec shop de plus de 50 m <sup>2</sup>	1 116	1 147	1 144
Installations avec diesel	3 339	3 297	3 297
Installations avec E85	25	24	21
Installations avec CNG	101	110	114
Installations avec LPG	43	43	43
Installations avec hydrogène	5	8	11
Installations avec station de recharge rapide	58	100	158
<b>Ventes</b>	<b>Mio. l</b>	<b>Mio. l</b>	<b>Mio. l</b>
par station	1,237	1,290	1,228
par station sur autoroute	2,569	2,523	2,338
par station sans personnel	597	720	621
par station libre-service avec caisse	2,138	2,077	2,079
par station avec service	1,458	2,171	1,452
par station avec shop de moins de 50 m <sup>2</sup>	1,250	1,247	1,143
par station avec shop de plus de 50 m <sup>2</sup>	2,359	2,418	2,255

Source: Avenergy Suisse.

## 16 Part de la raffinerie aux ventes intérieures <sup>1</sup>

	2020	2021	2022
	%	%	%
Essence	29,0	26,2	33,8
Carburant diesel	33,9	29,9	37,1
Kérosène	0,7	0,1	0,1
<b>Total carburants</b>	<b>27,8</b>	<b>24,4</b>	<b>27,7</b>
Mazout	30,4	24,6	32,2
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	100,0	100,0	100,0
<b>Total combustibles</b>	<b>30,6</b>	<b>24,9</b>	<b>33,1</b>
<b>Autres produits finis</b>	<b>56,9</b>	<b>45,2</b>	<b>47,1</b>
Gaz liquéfiés	56,9	45,2	47,1
<b>Total</b>	<b>29,2</b>	<b>25,0</b>	<b>29,4</b>

<sup>1</sup> Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène).  
Source: Carbura.

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

Type de produit	2021			2022		
	Marché intérieur <sup>1</sup> t	Exportation t	Total t	Marché intérieur <sup>1</sup> t	Exportation t	Total t
Gaz liquéfiés	74 793	–	74 793	72 678	7 499	80 177
Naphta	11 050	10 163	21 213	11 716	5 203	16 919
Essence	557 315	–	557 315	702 154	–	702 154
Kérosène	1 151	–	1 151	1 368	20	1 388
Carburant diesel	815 041	–	815 041	1 004 413	26 441	1 030 854
Mazout	594 555	–	594 555	680 608	7 920	688 528
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	8 303	279 383	287 686	19 605	421 999	441 604
Soufre	1 701	–	1 701	3 690	–	3 690
Autres distillats et produits	–	–	–	–	–	–
Benzène	26 942	3 012	29 954	31 302	15 926	47 228
<b>Total</b>	<b>2 090 851</b>	<b>292 558</b>	<b>2 383 409</b>	<b>2 527 534</b>	<b>485 008</b>	<b>3 012 542</b>

<sup>1</sup> Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs.

Source: Carburant.

## 18 Recettes fiscales <sup>1</sup>

	2020	2021	2022
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
<b>Impôts sur les huiles minérales</b>			
Essences	1 157.240	1 241.032	1 206.470
Carburant diesel	1 314.605	1 412.172	1 379.272
Kérosène	31.653	31.297	37.044
Mazout et autres produits <sup>2</sup>	16.548	16.420	14.317
Autres <sup>2</sup>	1.460	1.488	1.682
<b>Total des impôts</b>	<b>2 521.506</b>	<b>2 702.409</b>	<b>2 638.785</b>
Surtaxe sur l'essence	802.671	861.075	836.719
Surtaxe sur le diesel	832.490	899.816	864.902
Surtaxe sur le kérosène	21.596	21.356	25.278
Autres <sup>2</sup>	1.223	1.362	1.585
Commission de perception	63.631	68.327	66.287
Taxe sur la valeur ajoutée <sup>3</sup>	812.124	925.808	1 115.804
<b>Autres revenus</b>	<b>2 533.735</b>	<b>2 777.744</b>	<b>2 910.575</b>
<b>Total recettes fiscales</b>	<b>5 055.241</b>	<b>5 480.153</b>	<b>5 549.360</b>

<sup>1</sup> Recettes nettes après les rétrocessions, sans Liechtenstein.

<sup>2</sup> Valeur estimée, hors TVA du secteur aérien

<sup>3</sup> Valeur estimée.

Sources: Avenergy Suisse, Office fédéral de la statistique, Carbura, Administration fédérale des douanes, Association de l'industrie suisse des lubrifiants.

## 19 Charge fiscale et autres redevances

	Essence	Carburant diesel	Mazout
	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
<b>Au 1<sup>er</sup> janvier 2023</b>			
Impôt sur les huiles minérales	453.00	481.10	3.00
Surtaxe sur les huiles minérales	315.20	314.60	0.00
<b>Total de l'impôt sur les huiles minérales</b>	<b>768.20</b>	<b>795.70</b>	<b>3.00</b>
Taxe sur le CO <sub>2</sub>	–	–	318.00
Redevances d'importations <sup>1</sup>	3.30	4.50	–15.00
Taxe sur la valeur ajoutée (7,7%) <sup>2</sup>	133.20	145.85	85.90
Charge par 1000 litres	904.70	946.05	391.90
<b>Charge en ct./l</b>	<b>90.47</b>	<b>94.61</b>	<b>39.19</b>

<sup>1</sup> Y compris contribution pour réserves obligatoires.

<sup>2</sup> Valeur estimée.

Sources: Carbura, Office fédéral de la statistique.

## 20 Consommation brute d'énergie

	2020		2021	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	352 670	35,2	368 870	36,3
Force hydraulique	146 220	14,6	142 200	14,0
Combustibles nucléaires	250 800	25,0	202 150	19,9
Gaz	119 330	11,9	129 750	12,8
Charbon	3 660	0,4	3 700	0,4
Bois et charbon de bois	44 770	4,5	52 540	5,2
Ordures et déchets industriels	60 470	6,0	59 930	5,9
Autres énergies renouvelables	44 200	4,4	47 860	4,7
Electricité, solde import/export	-20 010	-2,0	8 690	0,9
<b>Consommation brute</b>	<b>1 002 110</b>	<b>100,0</b>	<b>1 015 690</b>	<b>100,0</b>

Source: Office fédéral de l'énergie.

## 21 Consommation finale d'énergie

	2020		2021	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	327 830	43,9	344 920	43,4
Electricité	200 570	26,8	209 210	26,3
Gaz	112 860	15,1	122 280	15,4
Charbon	3 660	0,5	3 700	0,5
Energie du bois	39 480	5,3	46 390	5,8
Déchets industriels	11 510	1,5	12 030	1,5
Chaleur à distance	21 070	2,8	23 090	2,9
Autres énergies renouvelables	30 420	4,1	33 100	4,2
<b>Consommation finale</b>	<b>747 400</b>	<b>100,0</b>	<b>794 720</b>	<b>100,0</b>

Source: Office fédéral de l'énergie.

## 22 Bilan pétrolier suisse 2022

	Pétrole brut		Carburants <sup>1</sup>			
		Brut, spikes et add. 1000 t	Essence pour automobiles 1000 t	Essence d'aviation 1000 t	Kérosène 1000 t	Carburant diesel 1000 t
Importations, production nette de la raffinerie incluse <sup>3</sup>	2021	2 315	1 960	3	725	2 676
	<b>2022</b>	<b>3 098</b>	<b>1 934</b>	<b>3</b>	<b>1 255</b>	<b>2 628</b>
Exportation	2021	–	–	–	–	4
	<b>2022</b>	–	–	–	–	<b>34</b>
Changement de produits	2021	–	–	–	–	–152
	<b>2022</b>	–	–	–	–	<b>–148</b>
Delta stocks commerce en gros <sup>5</sup>	2021	13	104	–	59	69
	<b>2022</b>	<b>–19</b>	<b>71</b>	–	<b>128</b>	<b>139</b>
Ventes en gros	2021	–	2 065	3	784	2 590
	<b>2022</b>	–	<b>2 005</b>	<b>3</b>	<b>1 383</b>	<b>2 585</b>
Achat consommateurs	2021	–	–2 065	–3	–784	–2 590
	<b>2022</b>	–	<b>–2 005</b>	<b>–3</b>	<b>–1 383</b>	<b>–2 585</b>

<sup>1</sup> Sans biocarburants.

<sup>2</sup> Dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit.

<sup>3</sup> Sans la consommation propre des raffineries.

<sup>4</sup> Soufre, benzène inclus.

<sup>5</sup> + = réduction, – = augmentation.

Sources: Avenenergy Suisse, Office fédéral de l'énergie, Carburants, Administration fédérale des douanes, Association de l'industrie suisse des lubrifiants.

Mazout		Autres produits			Total 1000 t
Mazout 1000 t	Moyennes et lourdes 1000 t	Coke de pétrole 1000 t	Autres produits énergét. <sup>2</sup> 1000 t	Produits non énergétiques 1000 t	
2069	292	19	68	536 <sup>4</sup>	10 663
<b>1871</b>	<b>429</b>	<b>24</b>	<b>76</b>	<b>522</b>	<b>11 840</b>
7	284	–	–	84	379
<b>24</b>	<b>441</b>	–	<b>8</b>	<b>103</b>	<b>610</b>
152	–	–	–	–	0
<b>148</b>	–	–	–	–	<b>0</b>
207	–8	–	–	7	451
<b>119</b>	<b>12</b>	–	–	<b>50</b>	<b>500</b>
2421	–	19	68	460	8 410
<b>2114</b>	–	<b>23</b>	<b>68</b>	<b>470</b>	<b>8 651</b>
–2421	–	–19	–68	–460	8 410
<b>–2114</b>	–	<b>–23</b>	<b>–68</b>	<b>–470</b>	<b>8 651</b>



**Editeur/Design**

Avenergy Suisse

**Auteurs**

Ueli Bamert, Roland Bilang, Fabian Bilger

**Photos**

Cover: Avenergy Suisse

Avenergy Suisse (Archiv), Quade & Zurfluh AG  
shutterstock.com, istockphotos.com

**Impression**

Printlink AG, Zurich

