

Rapport annuel



Sommaire

- 2** **Avant-propos du président**
- 4** **Entretien avec Dieter Weber et Frank Furrer**
- 8** **Manifestations et activités d'Avenergy Suisse**

- 22** **Développement international**
L'année en bref

- 22** **Politique suisse**
Retour à la normale

- 32** **Pétrole en Suisse**
Pays d'origine du pétrole et des produits pétroliers
Importation et vente
Mobilité

- 38** **Développement international**
De nombreux conflits menacent les chaînes d'approvisionnement énergétique
Production, offre, réserves et demande mondiales de pétrole

- 42** **Organisation**
- 45** **Statistiques**

Chiffres clés

Brut et produits pétroliers			
	2022	2023	2022/2023
en tonnes			%
Ventes intérieures	8 800 371	8 947 469	1,7
Ventes de carburants diesel et essence	4 786 894	4 826 680	0,8
Ventes de mazout	2 114 065	1 991 340	-5,8
Ventes d'autres produits	1 899 412	2 129 449	12,1
Importations de brut et de produits pétroliers	8 853 165	9 497 705	7,3
Importations de brut	3 026 050	2 747 680	-9,2
Importations de produits pétroliers	5 827 115	6 750 025	15,8
Exportations de produits pétroliers	955 916	1 028 666	-1,1
Production de la raffinerie	3 012 542	2 456 703	-18,5

Avenergy Suisse en bref

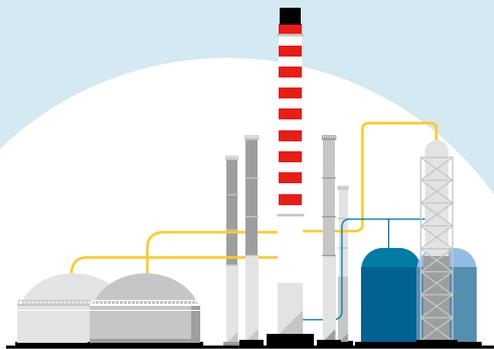
Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et de carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse garantissent la sécurité d'approvisionnement de ces agents énergétiques qui sont les plus importants du pays. Ils traitent entre autres environ 95% des importations suisses 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 CO₂, telles que les combustibles et carburants biogènes, les carburants de synthèse et l'hydrogène.

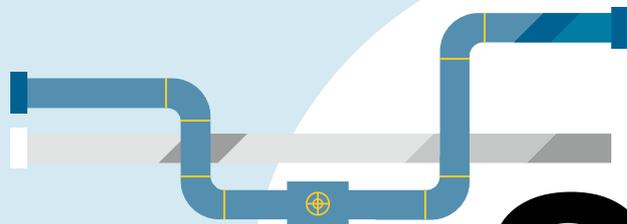
Avenergy Suisse défend un ordre économique fondé sur la démocratie, le libéralisme et le droit privé et n'interfère en aucune façon dans la concurrence régnant au sein de la branche. Avenergy Suisse est politiquement neutre, n'exerce pas d'activité commerciale et ne vise pas le profit.

CHIFFRES CLÉS 2023



27,8%

des produits pétroliers
proviennent de la Raffinerie
située en Suisse



38%

des importations se font par pipeline



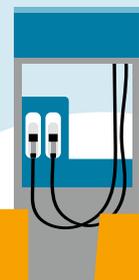
1,049 Mia. CHF

Taxe sur la valeur ajoutée
sur combustibles
et carburants



2,5 Mio.

tonnes de produits pétroliers
sont importés par le Rhin



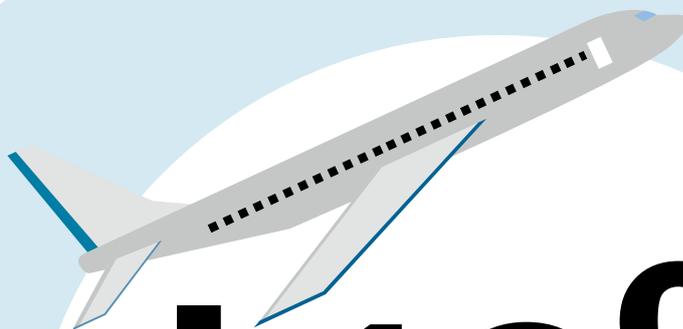
15

Stations-service
avec distribution
de H₂



5,391 Mia. CHF

Recettes fiscales
sur combustibles
et carburants



+19%

Augmentation des ventes de kérosène

Nouvelle sobriété

Le 19 mars 2024, la Neue Zürcher Zeitung a fait le constat suivant dans un article intitulé «Geschäftsmodell schärfen statt Klimaziele verwässern» (affûter le modèle économique plutôt que diluer les objectifs climatiques) : «les géants de l'énergie cèdent à la pression de la majorité des actionnaires, qui veulent voir un rendement élevé et non de vagues promesses avec les énergies renouvelables». Il convient de noter que les actionnaires mentionnés dans la citation sont en grande partie des investisseurs institutionnels derrière lesquels se trouvent des retraités actuels ou futurs qui ont besoin d'un revenu régulier et sûr.

Dans la politique suisse également, après la grande promesse du zéro net d'ici 2050, approuvée par la population lors de la votation de juin 2023, la mise en œuvre de cet objectif se fait plutôt à la petite cuillère. Par crainte d'un référendum, l'amendement de la loi sur le CO₂ a pris, à quelques exceptions près, des mesures qui ne changeront guère le mode de vie de la population ou qui le renchériront considérablement. Les tendances déjà présentes depuis des années, comme l'abandon des énergies fossiles au profit des systèmes de chauffage à l'électricité, se poursuivent, notamment parce que de nombreux propriétaires le souhaitent. En revanche, la loi ne renchérit pas davantage les carburants habituels pour les moteurs à combustion et soutient moins qu'auparavant les biocarburants plutôt chers.

Avec ces conditions-cadres, les fournisseurs de sources d'énergie à faible émission de CO₂ pour la mobilité routière doivent maintenant prouver qu'il existe suffisamment de clients prêts à payer sciemment plus pour une mobilité plus écologique que ce qu'ils devraient faire pour les techniques de propulsion traditionnelles. Si nous prenons au sérieux l'appel à des conditions de marché libérales et à la responsabilité individuelle de la population, un marché de la mobilité libre et respectueux de l'environnement devrait pouvoir exister et se développer. Mais pour cela, il faut des entreprises courageuses qui le servent et qui investissent dans ce sens.

Qu'est-ce que cela signifie pour les entreprises du secteur des énergies liquides?



Daniel Hofer, Président Avenergy Suisse

Outre le retrait du marché des produits pétroliers, il reste en principe deux options stratégiques. Malgré l'objectif zéro net d'ici 2050, il ne faut pas s'attendre à ce que les sources d'énergie à base de pétrole ne soient plus nécessaires d'ici 26 ans. De nombreux pays de l'Europe prospère ont adopté cet objectif, mais la demande mondiale de pétrole ne cesse d'augmenter. Les solutions techniques qui doivent permettre de réaliser la transition énergétique ne seront pas disponibles en quantité et en étendue nécessaires dans les délais impartis. Même si la demande de pétrole commence à baisser dans les années à venir, la simple taille du marché permettra de produire et de vendre des énergies fossiles encore longtemps. Les infrastructures existantes pour la production, le stockage et la distribution de pétrole et de ses dérivés peuvent donc encore être rentabilisées. Les ressources financières ainsi générées peuvent soit être versées aux propriétaires et ainsi être utilisées à d'autres fins, soit être utilisées pour développer de nouveaux marchés dans le sens de la transition énergétique. Mais en fin de compte, la décision de procéder de l'une ou l'autre manière est laissée à chaque entreprise. Dans un système économique libéral, la voie choisie par les acteurs n'a pas d'importance en soi, car dans les deux cas, les fonds générés sont utilisés à bon escient pour le bien commun, pour autant qu'ils soient dépensés dans des projets porteurs d'avenir.

Pour les entreprises de notre secteur, il s'agit donc de continuer à travailler avec un œil attentif et de proposer avec courage et confiance des solutions pour le tournant énergétique à la partie croissante de la population, qui est également prête à payer un certain supplément.

Le transport de marchandises par rail est un système global complexe

Le transport de marchandises par le rail revêt une importance capitale pour l'industrie pétrolière, car les grandes quantités de marchandises ne peuvent être transportées sur de longues distances que par ce biais.

Dans notre pays, on estime que 5 millions de tonnes de carburants et de mazout sont transportées chaque année par le rail depuis les points d'importation au nord et au sud du pays jusqu'aux dépôts de carburant et aux centres de distribution à l'intérieur du pays. De même, l'aéroport de Zurich est approvisionné à 100% en kérosène par le train. Une partie importante des produits de la raffinerie suisse de Cressier est également distribuée par train. L'importation par le rail joue également un rôle important dans le trafic international (voir page 38). Avec les transports de matériaux d'excavation et de gravier, les transports d'huiles minérales constituent de loin la plus grande part du trafic ferroviaire de marchandises en Suisse.

Avenergy Suisse s'est entretenu avec Frank Furrer et Dieter Weber sur les évolutions et les défis actuels du transport ferroviaire de marchandises et leur importance pour les entreprises pétrolières.

Avenergy Suisse (AS): Ces dernières années, le transport de marchandises par rail a connu quelques changements. Qu'est-ce qui les caractérise en général et qu'est-ce que cela signifie pour la VAP et le secteur pétrolier?

Dieter Weber (DW): Par rapport à il y a dix ans, nous constatons aujourd'hui une forte bureaucratisation par les autorités et une politisation des processus à différents niveaux. Auparavant, les défis consistaient par exemple à s'engager pour obtenir suffisamment de sillons ou de possibilités de raccordement aux dépôts de carburant. Entre-temps, il y a eu inévitablement des fermetures de petits dépôts, avec une concentration sur des dépôts plus grands. Aujourd'hui, ces thèmes ont été quelque peu relégués à l'arrière-plan, et nous sommes parvenus à trouver de bonnes solutions dans certains cas. La VAP soutient par exemple les membres d'Avenergy Suisse dans la gestion des contrats, qui est devenue beaucoup plus exigeante ces dernières années. Par conséquent, le conseil juridique a également pris de l'importance.

AS: Nous, les personnes extérieures, remarquons également que le site web de VAP cargorail.ch est désormais très informatif et actuel.

Frank Furrer (FF): Nous avons effectivement beaucoup investi dans la communication. La VAP a heureusement pu développer ses services et ses effectifs au cours des dix dernières années. Ce qui a



Par rapport à il y a 10 ans, nous constatons aujourd'hui une forte bureaucratisation de la part des autorités.»



Frank Furrer, Secrétaire général de l'association VAP

également changé, c'est le travail au niveau européen, notamment dans le domaine du transport des marchandises dangereuses. Les exigences de l'Office fédéral des transports (OFT) ne cessent d'augmenter dans ce domaine, bien que le secteur s'adapte en permanence aux dernières avancées en matière de sécurité.

« Le secteur s'adapte en permanence aux dernières avancées en matière de sécurité. »

AS: Existe-t-il un exemple concret à ce sujet?

FF: Pour les wagons-citernes, on a fait d'énormes progrès en ce qui concerne le standard de maintenance, notamment parce que la numérisation a étendu le spectre de possibilités. Malgré cela, en cas d'incident, les autorités donnent l'impression, notamment via les médias, que le travail des détenteurs de wagons n'est pas assez sérieux. La condamnation préalable par les médias précède alors souvent une enquête judiciaire sérieuse sur un incident. Prenons, par exemple, l'accident d'août 2023 dans le tunnel de base du Saint-Gothard. La perception du public s'est rapidement focalisée



Dieter Weber, Membre du comité directeur de la VAP

sur le mauvais entretien des wagons. Pourtant, nous ne savons pas encore avec certitude pourquoi ce déraillement a eu lieu.

AS: Cela semble être un grand défi en matière de communication.

FF: En effet. Dans une telle situation, il ne nous reste plus, en tant qu'association, qu'à expliquer à la population le fonctionnement du système global complexe du «transport de marchandises». Nous l'avons fait, entre autres, avec un blog dans lequel nous présentons objectivement le fonctionnement du transport de marchandises par rail. Par ailleurs, nous avons bien sûr fait diverses apparitions dans les médias classiques. Après la première phase de la crise, les médias ont pu prendre davantage de temps pour fournir des informations de fond, ce qui a à nouveau été très utile pour la communication.

AS: Jetons un coup d'œil sur l'avenir. Quelles sont les évolutions à venir dans le domaine technologique?

DW: Dans ce domaine, le thème principal des années à venir est certainement l'attelage automatique numérique (DAK). Il ne s'agit toutefois pas

« Le thème principal des années à venir est l'attelage automatique numérique. »

seulement d'un système d'attelage des wagons, mais aussi d'une révolution dans la transmission des données. Mais il faut savoir qu'il s'agit d'un projet européen qui va coûter extrêmement cher et qui nécessite l'engagement de tous les pays de l'UE. Le système ne peut être introduit qu'avec l'aide des pouvoirs publics, les coûts ne peuvent pas être supportés par le détenteur du wagon et répercutés sur la clientèle. Sur le plan technique, on a heureusement bien progressé ces derniers temps avec le test de deux variantes. Nous sommes impatients de savoir laquelle sera choisie.

FF: L'introduction de la DAK est un projet énorme, complexe et très politisé. Chaque pays a son entreprise ferroviaire d'État avec sa propre philosophie d'entreprise. Pensez-y: l'hégémonie entre la SNCF et la DB dure depuis 150 ans! De plus, par-

mi les États de l'UE, il y a des contributeurs nets et des bénéficiaires de subventions, qui ne fonctionnent pas au même rythme. En Suisse, nous considérons la DAK comme la clé de la modernisation du trafic ferroviaire et donc comme la clé qui permettra au trafic de wagons isolés de devenir indépendant. La Confédération est donc prête à fournir un financement transitoire, ce que nous saluons. Si le projet n'avance pas en Europe, nous ne pourrions toutefois rien mettre en œuvre tout seuls en Suisse. Nous le regretterions, car nous n'avons aucun intérêt à ce que le financement transitoire soit constamment reconduit. Ce qui nous rend confiants, c'est l'intérêt manifeste du conseiller fédéral Rösti à faire passer le transport ferroviaire de marchandises à un niveau supérieur.

AS: Comme nous l'avons mentionné, de nombreuses nouvelles données sont collectées par DAK. Y a-t-il des réflexions à ce sujet?

FF: Nous imaginons qu'une plateforme d'échange de données devrait être créée dans le domaine du fret ferroviaire et de la logistique multimodale. L'Office fédéral du développement territorial travaille depuis des années sur ce que l'on appelle l'infrastructure de données sur la mobilité. Or, il s'agissait à l'origine d'un projet de transport de voyageurs. Pourtant, le transport multimodal dans le

« Le financement des infrastructures de mobilité constitue un méga-sujet de cette décennie. »



« Malheureusement, nos espoirs de privatisation de CFF Cargo se sont envolés. »

domaine du fret est déjà une réalité et devrait être pris en compte dans cette loi. Nous continuons d'espérer qu'une approche PPP pourra être trouvée au moins pour le transport de marchandises.

DW: Outre les évolutions techniques, nous parlons du principe que la complexité des contrats et les directives de l'OFT vont se renforcer. L'association se prépare à cet égard et prévoit de développer ses conseils et ses services.

FF: De manière générale, le financement des infrastructures de mobilité, tant routières que ferroviaires, constitue un autre méga-sujet de cette décennie. Nous avons en effet besoin des deux modes de transport, donc des thèmes comme la tarification de la mobilité ou la RPLP ne sont pas étrangers à la VAP. Nous pensons que l'économie devrait mener une réflexion stratégique beaucoup plus approfondie que ce n'est le cas aujourd'hui. C'est une bombe à retardement.

AS: Dieter, après toutes ces années où tu as représenté Avenergy Suisse au sein de la VAP, qu'est-ce qui ressort comme expérience négative et positive?

DW: Je considère que l'évolution de CFF Cargo est globalement frustrante. Nous avons longtemps espéré que la privatisation de l'entreprise progresserait, mais cela ne s'est malheureusement pas produit récemment. En 2023, le point le plus bas a été atteint lorsqu'il a été dit: retour à la case départ, CFF Cargo est une entreprise monopolistique d'État



subventionnée, sans transparence des coûts et sans volonté de changement. Une entreprise privée n'a pratiquement aucune possibilité d'exister dans un tel contexte.

AS: Et du côté positif?

DW: Il était réjouissant de constater que la VAP pouvait toujours venir en aide, surtout aux petites entreprises. Mais je pense aussi, par exemple, aux grands problèmes concernant les voies de raccordement à Genève, qui ont existé pendant longtemps et que nous avons pu résoudre.

Frank Furrer est secrétaire général de l'association VAP. La VAP représente environ 300 entreprises du secteur des chargeurs et de la logistique en Suisse et dans les pays limitrophes. Celles-ci exploitent 850 voies de raccordement et terminaux, des installations de transbordement, des moyens de traction et 45 000 wagons de marchandises privés. En conséquence, de nombreux membres d'Avenergy Suisse sont également membres de la VAP.

Dieter Weber représente depuis 8 ans les intérêts d'Avenergy Suisse au sein de la VAP. Il est membre du comité directeur de la VAP. Il quittera cette fonction à l'été 2024.

cargorail.ch

Assemblée générale et réunion annuelle

Parmi les affaires statutaires de la 66^{ème} assemblée générale d'Avenergy Suisse, les élections complémentaires au sein du comité directeur étaient à l'ordre du jour. En outre, les membres ont approuvé une modification importante des statuts.

La 66^{ème} assemblée générale d'Avenergy Suisse a eu lieu le vendredi 30 juin 2023 à l'hôtel Bellevue Palace à Berne. Parmi les affaires statutaires, trois élections au comité directeur étaient à l'ordre du jour. **Andrea Laanio**, présidente du conseil d'administration et CEO de Shell Suisse SA, remplace son prédécesseur **Lorenz Burkart**. **Barbara Mühlemann**, Country President Switzerland de VARO Energy Marketing AG, remplace **Gilles Vollin**. Le troisième nouveau membre du conseil d'administration d'Avenergy est **Paolo de Julis**, président et délégué du conseil d'administration d'Enilive Suisse S.A., qui succède à **Gaetano Gradini**.

Les statuts de l'association ont également été adaptés par les membres. Avec l'introduction d'une nouvelle catégorie de membres, celle des «membres associés». Cela permet à l'association de réagir aux changements rapides dans le monde de l'énergie et d'accepter à l'avenir comme membres des entreprises qui proposent ou développent non seulement des énergies fossiles, mais aussi des énergies liquides renouvelables ou synthétiques. La société Helvoil AG est le premier membre associé à avoir été accueilli par le conseil d'administration à partir du 1^{er} janvier 2024 (voir page 11).



Pour la première fois dans l'histoire d'Avenergy Suisse, deux chefs d'entreprise, Barbara Mühlemann (à gauche) et Andrea Laanio, siègent au comité de l'association.



Café de bienvenue

Le secteur pétrolier parviendra-t-il à atteindre l'objectif «zéro net»?

Le président d'Avenergy, **Daniel Hofer**, s'est adressé aux représentants de l'économie, des autorités et de la politique à propos du vote du 18 juin sur la nouvelle loi sur la protection du climat. Il a souligné les efforts de l'industrie pour atteindre l'objectif «zéro net CO₂» d'ici 2050 et a identifié trois stratégies possibles pour les entreprises du secteur pétrolier face à un marché en déclin: premièrement, optimiser les processus et rester dans le modèle commercial habituel aussi longtemps que possible; deuxièmement, adapter progressivement le modèle commercial au nouveau contexte et aux besoins des clients; et troisièmement, quitter le marché habituel et passer à un nouveau modèle commercial. Le président d'Avenergy a appelé l'État à se concentrer sur la création de conditions-cadres appropriées et à ne pas tomber dans la micro-gestion.

Le risque d'inflation n'est pas écarté

Après Daniel Hofer, le célèbre économiste **Aymo Brunetti**, directeur de l'Institut d'économie politique de l'Université de Berne, a donné un aperçu

de la situation économique actuelle. Celle-ci est tendue: le taux de chômage est certes historiquement bas, mais il y a aussi une pénurie de main-d'œuvre qualifiée et la hausse des prix reste élevée – une situation liée en partie, mais pas exclusivement, aux prix élevés de l'énergie dans le contexte de la guerre en Ukraine. Selon lui, il existe toujours un risque de spirale prix-salaires, qui peut se produire lorsque les entreprises augmentent les salaires et, par conséquent, les prix, ce qui entraîne une hausse des revendications salariales. Aymo Brunetti a conclu son intervention par un message optimiste: la Suisse s'est toujours distinguée par une remarquable résilience et a donc mieux traversé les différentes crises que ses partenaires commerciaux au cours des dernières décennies. Heureusement, cela vaut aussi pour la crise actuelle.

Les carburants synthétiques en tête des priorités

La journée s'est terminée par un exposé intéressant de **Brigitte Buchmann**, membre de la direction du Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherche (Empa). Dans son exposé sur le thème du «système énergétique suisse», Mme Buchmann a montré les difficultés de la politique énergétique



Daniel Hofer, Président Avenergy Suisse

suisse à atteindre l'objectif du zéro net de CO₂ d'ici 2050, tout en couvrant les besoins croissants en électricité de la population et de l'économie. L'Empa cherche à relever ce défi de manière ouverte et mène donc des recherches dans toutes les direc-

tions possibles afin de résoudre les problèmes qui se posent. Les carburants synthétiques, auxquels Brigitte Buchmann attribue un grand potentiel de réduction des émissions de CO₂, figurent en tête des priorités de l'Empa.



Prof. Dr. Aymo Brunetti



Dr. Brigitte Buchmann

Helvoil est le premier membre associé d'Avenergy Suisse



En 2026, la société Helvoil SA prévoit de mettre en service une nouvelle unité de production de HVO (Hydrogenated Vegetable Oil) à Monthey (VS). A l'avenir, il est prévu d'y synthétiser du diesel à partir d'huiles alimentaires usagées et de graisses de rebut. Ce carburant renouvelable doit permettre à la fois d'améliorer l'autonomie de la Suisse dans le domaine des transports et d'accélérer la transition énergétique. Actuellement, nous importons tous les carburants HVO renouvelables utilisés dans notre pays. Selon l'Administration fédérale des douanes, cela représente environ 50 000 tonnes par an. L'installation prévue à Monthey doit apporter une contribution essentielle à l'autosuffisance du pays en carburants renouvelables et à la réalisation des objectifs climatiques. Le carburant HVO est produit par hydrogénation d'huiles alimentaires usagées et de graisses de déchets animaux. Helvoil produit elle-même l'hydrogène nécessaire à cet effet, et les sous-produits issus du processus de production sont également réintroduits dans le circuit. «Tout au long du processus de production, nous travaillons avec des technologies éprouvées qui présentent peu de risques et préservent l'environnement», explique Luca Schenk, président du conseil d'administration de Helvoil AG. La nouvelle usine, dont la mise en service est prévue pour le premier semestre 2026, devrait permettre de produire 100 000 tonnes de carburants renouvelables HVO et SAF (Sustainable Aviation Fuel) par an.



En définitive, les conseils personnalisés sont incontournables.

sont, dans de nombreux cas, fortement déstabilisées par les informations officielles quant à savoir si elles peuvent conserver cette solution et, si oui, dans quelles conditions et pour combien de temps encore. En effet, le Centre information Mazout doit suivre en permanence les lois et ordonnance en vigueur dans les cantons afin d'offrir à ses clients des conseils corrects. Dans la grande majorité des cas, celles-ci sont acceptées avec beaucoup de reconnaissance. Il est en effet rare d'annoncer aux personnes qu'elles doivent effectivement dire adieu à leur chauffage au mazout.

Un patchwork cantonal

Les conseils du Centre information Mazout sont accompagnés par le magazine Infoil, qui a été publié trois fois en 2023 et qui paraît à chaque fois en allemand, en français et en italien. Les articles de l'Infoil visent à présenter la réalité du marché du mazout de manière aussi peu filtrée que possible. Il est par exemple toujours nécessaire de

rappeler qu'actuellement, les chauffages au mazout ne sont interdits nulle part en Suisse. Leur remplacement peut toutefois être soumis à des exigences très élevées selon les cantons, lorsque des lois strictes sur l'énergie sont en vigueur. Le Centre information Mazout attire l'attention à plusieurs reprises sur ce patchwork cantonal. En définitive, les conseils personnalisés sont incontournables. Un regard lucide implique également de rappeler que, selon les plans de la Confédération, 900 000 systèmes de chauffage fossiles devront être remplacés dans tout le pays au cours des 25 prochaines années afin d'atteindre l'objectif de zéro net d'ici à 2050. Cela représente 100 installations chaque jour de travail. Il appartient aux lecteurs et lectrices de se rendre compte de la signification pratique de telles idées. «Parfois, de simples connaissances en mathématiques de l'école primaire suffisent à démasquer les mirages politiques», peut-on lire dans la parution du magazine Infoil du printemps 2023.

Journée de la branche

Au cours de l'année de référence, Avenergy Suisse a organisé pour ses membres et ses invités deux manifestations ayant pour thème les effets de la loi révisée sur le CO₂.

La **journée marketing** du 28 mars 2023 était axée sur la question de savoir comment le marché allait réagir aux objectifs climatiques fixés par les politiques. L'un des thèmes abordés a été la compensation prévue des émissions de carburant par des mesures prises à l'étranger. Comme ils n'ont pas encore été testés et qu'ils s'aventurent en terrain inconnu, la Fondation KliK a besoin pour ces projets d'un horizon de planification et de réalisation plus long que celui prévu par la future loi sur le CO₂. En outre, les participants ont demandé un débat ouvert sur les coûts engendrés par les futures obligations de compensation. La branche déplore le fait qu'il faille fixer le taux de compensation et le plafond des coûts des mesures. Pour atteindre les ob-

jectifs climatiques, il faut se procurer suffisamment de sources d'énergie alternatives, et cela coûte de l'argent, selon la teneur de l'événement.

Lors de la **journée de la branche** du 31 octobre 2023, animée selon la tradition par **Reto Brennwald**, il a été question, outre de l'obligation de compensation, de la question encore ouverte à ce moment-là de l'obligation de passer aux carburants routiers renouvelables – celle-ci a été rejetée ultérieurement par le Parlement – et d'autres nouveautés prévues par la future loi sur le CO₂. Le président d'Avenergy, **Daniel Hofer**, s'est interrogé sur le rapport coût/bénéfice de la loi. Il a souligné que les nouvelles mesures réglementaires prises par les autorités ne servaient pas à protéger le climat. Au



Reto Brennwald, Lukas Groebke, Marco Berg, Daniel Hofer, Reto Burkard (de g.à.d.)



lieu de cela, elles pénaliseraient les petites entreprises, qui souffrent de plus en plus des charges administratives non productives. Le directeur général **Roland Bilang** a critiqué la fausse promesse des politiques selon laquelle la prochaine loi sur le CO₂ n'entraînerait pas d'augmentation des prix à la pompe. D'autres intervenants ont également parlé des coûts de la protection du climat. **Reto Burkard**, de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), a estimé que le prix plafond de 5 centimes par litre de carburant que le Parlement veut imposer pour remplir à la fois l'obligation de compensation et l'obligation de transfert n'était pas pertinent. C'est ce qu'a confirmé **Marco Berg** de KliK. Il a expliqué que

la seule obligation de compensation coûtera 8 centimes par litre à partir de l'année prochaine. Un autre élément nouveau et coûteux dans l'arsenal de protection du climat sera la garantie d'origine des combustibles et carburants renouvelables. **Lukas Groebke** de Pronovo AG a donné des informations sur l'état d'avancement du projet, dont la phase pilote devrait débuter en 2024. Un autre thème de la loi sur le CO₂ est l'obligation d'ajouter des Sustainable Aviation Fuels (SAF) dans les carburants d'aviation. **Emanuel Fleuti** de l'aéroport de Zurich a souligné l'importance centrale de cette mesure pour la protection du climat dans le trafic aérien. Pour easyJet, en revanche, l'hydrogène comme carburant pour l'aviation est également une alternative climatiquement neutre au Jet-A, comme l'a expliqué le CEO **Jean-Marc Thévenaz**. Il est ressorti de l'exposé de **Luca Schenk** de Helvoil SA que la production de SAF débutera bientôt en Suisse également. Enfin, il y aura suffisamment d'acheteurs, comme par exemple les forces aériennes de l'armée suisse, comme l'a montré la présentation de **Christian Messerli** du Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports (DDPS).

Avenergy Suisse reste attaché au thème de l'hydrogène



Roland Bilang (Avenergy Suisse), Daniela Decurtins (ASIG), Reto Brennwald (modérateur), Nadine Brauchli (AES) lors de la conférence Powerfuel 2023

Une édition spéciale du magazine Avenue* a repris les messages clés des 32 experts qui se sont exprimés pendant deux jours en mai 2023 sur les thèmes de l'hydrogène et des e-fuels, respectivement des solutions Power-to-X. Ces experts ont présenté leur vision de l'avenir de l'hydrogène et des e-fuels. Dans son discours d'introduction, le directeur général Roland Bilang a évoqué non sans fierté les nouvelles stations-service à hydrogène qui ont vu le jour au cours des 12 derniers mois. Elles sont représentatives de l'engagement des membres d'Avenergy en faveur d'un approvisionnement énergétique futur respectueux du climat. La conférence n'a toutefois pas caché que l'élan de l'État pour soutenir l'hydrogène laissait jusqu'à présent plutôt à désirer.

*tous les numéros d'Avenue sont disponibles sur www.avenergy.ch.



Activités médiatiques

Avenegy Suisse a notamment pour mission d'évaluer la politique énergétique du point de vue du réalisable. La perspective de l'association s'exprime ainsi dans de nombreux articles de presse, qui peuvent parfois être écrits d'une plume acérée. Le magazine «Avenue» regroupe en outre des contenus à valeur durable.

Ce n'est pas la première fois que la situation tendue en matière d'approvisionnement énergétique préoccupe le secteur pétrolier, comme on peut le lire dans le premier éditorial de l'année paru dans la Revue Automobile*:

«En cas de coup dur, la Suisse saura assurer son approvisionnement en électricité au cours des prochains hivers avec des générateurs diesel. L'analogie avec les phases antérieures de l'ère pétrolière sont frappantes. Après la Seconde Guerre mondiale, la production d'électricité a été à la traîne de l'essor économique. La société s'est divisée sur la question de savoir si les centrales à gaz, à pétrole ou nucléaires devaient apporter la solution, ce qui a fait perdre un temps précieux». (janvier 2023)

Un temps précieux est également perdu aujourd'hui dans la mise en place d'un autre système énergétique d'un genre nouveau:

«L'Europe s'apprête à mettre en place un système de gazoducs qui acheminera un jour de grandes quantités de gaz depuis les sites de production du nord et du sud vers les centres industriels. Pour cela, il n'est pas nécessaire, du point de vue de nos voisins, de passer par la Suisse. On peut comprendre l'inquiétude ici, dans ce pays, de voir la construction de l'hydrogène se faire sans nous. Dans l'intérêt d'une concurrence loyale et de la sécurité de l'approvisionnement, le réveil des politiques et des autorités est également important chez nous, le plus tôt sera le mieux». (juin 2023)

La réticence de la Confédération à promouvoir les alternatives ne cesse d'étonner les observateurs:

«Mi-mars, la conseillère fédérale Viola Amherd a fait rejeter par le Conseil national une intervention de Bastien Girod (Verts) qui aurait demandé à l'armée de construire une installation de synthèse pour la production de méthanol neutre pour le climat, utilisé comme carburant. Le méthanol renouvelable n'est qu'une possibilité parmi d'autres. On ne peut pas encore dire quel est le potentiel réel d'utilisation du méthanol comme carburant pour les véhicules et les avions, a fait savoir la conseillère fédérale au Conseil. Une argumentation étrange lorsque, dans le même temps, on débat de la nouvelle loi sur le climat et de la loi sur le CO₂, à propos desquelles la Berne fédérale est manifestement curieuse de savoir très exactement à quoi ressemble l'avenir et quelles technologies méritent d'être encouragées ou non. Les législateurs et le gouvernement ne semblent pas avoir de problèmes avec les interdictions, les réglementations, les quotas de mélange et les subventions nébuleuses. Mais lorsqu'il s'agit de réaliser pour une fois un projet visionnaire qui aurait un impact réel et permettrait à l'économie et à la recherche suisses de continuer à développer leur rôle de pionnier dans le domaine des nouvelles technologies énergétiques, on préfère soudain attendre, en invoquant la neutralité technologique. C'est dommage, c'est une occasion manquée pour la promotion des carburants renouvelables». (avril 2023)

A propos de prescriptions et d'interdictions: l'interdiction annoncée des voitures neuves à moteur à combustion dans l'UE et son importance pour notre pays ont bien sûr donné matière à réflexion:

«Dans le parc de voitures particulières [en Suisse], les véhicules électriques à batterie (BEV) représentent actuellement environ 2,5%, selon l'Office fédéral de la statistique. Il n'est pas surprenant que la commune zougoise de Risch, par exemple, compte plus de véhicules électriques immatriculés (7,5%) que la vallée grisonne de Safiental, où l'on compte un BEV pour 250 voitures de tourisme (0,41%). Dans la

Suisse aisée, cette différence ne devrait pas nécessairement être liée au pouvoir d'achat de la population concernée, mais à l'appréciation personnelle de savoir si la voiture électrique à batterie est adaptée à la vie quotidienne, au-delà de l'effet de mode. L'État pourra-t-il un jour mieux en juger?» (mai 2023)

De temps en temps, il est nécessaire de rappeler des faits que les médias mainstream ont tendance à oublier:

«Année après année, le nombre de kilomètres parcourus par le transport individuel motorisé augmente et les prix du pétrole brut se maintiennent à un niveau élevé. Malgré cela, le ménage suisse moyen n'a pas besoin de mettre la main à la poche pour acheter du diesel et de l'essence, comme c'était le cas il y a 15 ans. L'enquête sur le budget des ménages de l'Office fédéral de la statistique montre que les dépenses pour l'essence et le diesel sont restées à peu près stables en termes de montant, et ont même tendance à diminuer». (septembre 2023)

Par ailleurs, 3 numéros du magazine «Avenue» ont été publiés au cours de l'année de référence. L'édition de janvier, intitulée «Le pétrole – force motrice et un soutien indéfectible», était consacrée à l'importance historique et actuelle du pétrole en tant que garant de la sécurité d'approvisionnement. En automne, Avenue a paru pour la première fois uniquement sous forme d'édition en ligne, le thème tournait autour de l'état actuel des carburants durables. Une édition spéciale d'Avenue a également récapitulé la Powerfuel-Week de mai 2023 (voir aussi page 15). Tous les numéros d'Avenue sont disponibles sur www.avenergy.ch. En outre, Avenergy Suisse a publié, avec les Powerfacts, à la veille des élections fédérales, un recueil très remarqué et complet de faits concernant l'approvisionnement en énergie, qui peut être consulté en ligne sur powerfacts.ch et qui est actualisé en permanence.

*Les citations sont tirées des éditoriaux rédigés par le bureau d'Avenergy Suisse dans la Revue Automobile. Elles peuvent être consultés sur le site Internet d'Avenergy Suisse. En outre, des articles ont été publiés dans le Schweizerische Gewerbezeitung, dans un supplément d'édition de la NZZ, dans Auto-Inside, dans le bulletin de l'ACS et dans d'autres organes de la presse écrite.

La branche est synonyme de qualité et de fiabilité

La qualité des carburants, la sécurité des installations des stations-service, la fiabilité de l'approvisionnement – tout cela nécessite un engagement permanent de la part des experts de la branche. Grâce à l'engagement de nos entreprises membres, la Suisse possède non seulement l'un des réseaux de stations-service les plus denses du monde, mais aussi l'un des meilleurs.

Une qualité qui va de soi

Que les clientes et clients des stations-service suisses profitent de carburants de haute qualité et conformes aux normes est une évidence pour ce pays. Néanmoins, cette garantie de qualité nécessite beaucoup d'efforts en arrière-plan. À titre de service pour ses membres, l'association contrôle en permanence le respect des normes en matière de carburant, dans le cadre de ses enquêtes semestrielles. En 2023, les résultats des enquêtes étaient également plus que satisfaisants. Dans les deux enquêtes réalisées en été et en hiver, sur 140 échantillons, seuls 10% présentaient des défauts par rapport à un paramètre testé. Une fois de plus, cela a permis de démontrer la large implantation des carburants biogènes comme composants de mélange. Des quantités significatives de biocomposants sont désormais présentes dans plus de 80% des échantillons de carburant, que ce soit dans l'essence ou le diesel.

La sécurité en station-service

Chaque jour, les stations-service accueillent des centaines de milliers d'automobilistes. Malheureusement, il arrive que des incidents mineurs se produisent: on se trompe de carburant, on en renverse, on ne tient pas compte de la circulation parce qu'on est distrait par son téléphone portable, on verse du carburant dans des récipients qui ne sont pas prévus à cet effet, et bien d'autres choses encore. Pour que la visite de la station-service se déroule sans problème et en toute sécurité pour tous les clients, il convient

Bon à savoir

Avez-vous accidentellement renversé du carburant ou rencontré une flaque de carburant?
Veuillez le signaler immédiatement au personnel de la station-service.

Avez-vous accidentellement fait le plein de diesel au lieu d'essence, ou inversement?
Ne démarrez en aucun cas la voiture, vous risquez d'endommager le moteur! Informez le personnel de la station-service et appelez le service de dépannage. Il vous aidera.

Vous voulez remplir un bidon de carburant, par exemple pour votre tondeuse à gazon?
N'utilisez que des bidons de carburant homologués et ne les laissez pas dans la voiture pour les remplir, mais posez-les sur le sol. En Suisse, on peut transporter un maximum de 60 litres de carburant dans une voiture, dans des bidons d'une capacité maximale de 20 litres chacun.

Désignation des carburants

ES	Sans plomb 95 (Super) et sans plomb 98 (Super Plus)	B7
E10	Ce sont les normes standard. Les chiffres représentent l'indice d'octane. Certains moteurs nécessitent un indice d'octane de 91 ou supérieur.	B10
E85	Les chiffres qui suivent le E indiquent le pourcentage maximal de bioéthanol mélangé à l'essence. L'essence standard peut contenir jusqu'à 5% d'éthanol. Tous les moteurs ne sont pas adaptés à une teneur en éthanol supérieure à 5%.	B100

AVENERGY SUISSE

Conseils et astuces pour faire le plein

d'être informé des règles de comportement de base. À cette fin, l'association a élaboré, en collaboration avec les experts du groupe de travail Stations-service, un flyer qui fournit les principales informations sur la visite en toute sécurité d'une station-service.

Douanes: Progrès DaziT et nouvel Euromarker

Les autorités et les processus douaniers en Suisse sont en constante évolution. Après la réorganisation en Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières – OFDF, le projet informatique DaziT a continué à progresser au cours de l'année de référence. Avenirgy Suisse a également été étroitement impliquée dans le processus au sein du groupe d'accompagnement Économie tout au long de l'année de référence.

En 2023, la branche a été beaucoup plus touchée que par DaziT par l'introduction du nouvel Euromar-

ker Accutrace™ pour le mazout dans l'Union européenne. Grâce au bon dialogue avec les autorités douanières, une solution parallèle simple a pu être trouvée pour la Suisse, qui autorise aussi bien le marqueur utilisé jusqu'à présent que le nouvel euro-marqueur dans l'Ordonnance sur l'imposition des huiles minérales. Cela permet à la fois d'importer du mazout déjà coloré de l'UE et d'utiliser les stocks de marqueurs encore disponibles en Suisse.

Registre des garanties d'origine pour les carburants et combustibles renouvelables

L'association s'occupe depuis plusieurs années déjà du registre des garanties d'origine HKN. Ce système HKN doit permettre de suivre, via une plateforme web, les carburants et combustibles liquides et gazeux renouvelables, de la production jusqu'au consommateur final. Les offices fédéraux responsables de l'énergie (OFEN) et de l'environnement (OFEV) font accompagner le projet par un sounding board composé de représentants du monde économique. Avenergy Suisse en fait également partie.

Dans l'ensemble, le scepticisme à l'égard du HKN prédomine, tant au sein de l'association que parmi les membres. Comme le Parlement a supprimé, lors des délibérations sur la loi sur le CO₂ pour les années 2025–2030, l'obligation de la mise à la consommation pour les carburants renouvelables proposée par le Conseil fédéral, il manque sur le marché des carburants un instrument climatique qui justifierait les dépenses liées à un système HKN pour les carburants liquides. Sur le marché du mazout, le système proposé n'est pas assez flexible, car certains cantons exigent la remise de certificats correspondants pour le mazout bio de nombreuses années à l'avance, ce qui ne serait pas possible avec le registre HKN.

Selon les estimations de la branche, le rapport entre les dépenses et l'utilité du registre n'est pas judi-

cieux. Selon la branche, un certain nombre de points critiques ne sont pas encore clarifiés et l'affaire occupera encore l'association pour une durée indéterminée.

La crise énergétique à l'esprit

L'engagement de l'association au sein de la milice de l'Approvisionnement économique du pays (AEP) montre qu'en Suisse, l'économie et les autorités peuvent aussi collaborer de manière constructive. Au sein de celle-ci, le bureau dirige depuis plusieurs années déjà le département des moyens de production qui s'occupe notamment de la résilience de l'approvisionnement en carburant en cas de black-out et de pénurie d'électricité. Si les inquiétudes concernant la stabilité de l'approvisionnement en électricité se sont estompées au cours de l'année de référence, il n'en demeure pas moins que les autorités officielles chargées du sauvetage et de la sécurité (AOSS), mais aussi les exploitants d'infrastructures critiques et les flottes de véhicules doivent assurer leur approvisionnement en carburant en dépit de coupures de courant et des interruptions.

Après avoir pu publier un guide pour les AOSS au cours des années précédentes, les travaux de 2023 se sont surtout concentrés sur les thèmes de la logistique de réapprovisionnement, de la sensibilisation de la population et du secteur privé ainsi que du renforcement de l'infrastructure de communication au sein du secteur pétrolier en cas de pannes de courant.

Pour de nombreuses organisations, c'est la première fois qu'elles se penchent sur des questions liées à l'approvisionnement en carburant. En conséquence, les responsables des états-majors de direction se posent de nombreuses questions sur le fonctionnement de la logistique des stations-service et des carburants. En 2023, le bureau a continué d'être le premier point de contact et d'information et a répondu à de nombreuses demandes des cantons.



Comité directeur/ organes spécialisés

Au cours de l'année de référence, de nombreux comités ont traité des thèmes ordinaires et extraordinaires les plus divers. Un voyage d'étude sur le thème de l'hydrogène était également au programme.

Affaires politiques

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

- Développement des conditions-cadres pour le transport de marchandises en Suisse
- Modification de l'ordonnance sur l'imposition des véhicules automobiles: suppression de l'exonération de l'impôt sur les véhicules automobiles électriques
- Projet d'ordonnance sur la coordination des transports pour faire face aux situations exceptionnelles (OCTIS)

- Modifications de la loi sur l'approvisionnement en électricité (LApEI)
- Divers projets cantonaux

Travail du comité directeur et des organes spécialisés

Le conseil d'administration a tenu six réunions régulières. Un thème important, déjà à l'ordre du jour l'année précédente, était l'adhésion des membres de l'association à un organisme d'autorégulation afin de satisfaire aux exigences de la loi sur le blanchiment d'argent. Lors de sa réunion du 30 mars



Les membres du comité directeur présents au complet lors de leur réunion du 7 décembre 2023.



Des membres d'Avenergy Suisse se font expliquer la logistique de l'hydrogène dans la gare routière des tramways de Stuttgart.

2023, le comité directeur a décidé qu'une adhésion exemplaire serait entreprise avec le VQF comme organisme d'autorégulation et une entreprise pilote. Afin d'évaluer l'affaire sur le plan technique, un groupe de travail a été constitué en août 2023 avec les spécialistes des entreprises membres concernées, qui ont été intégrés au processus si nécessaire. L'affaire n'a toutefois pas encore pu être menée à bien au cours de l'année de référence.

Au cours de l'année, il est apparu que la future loi sur le CO₂ pourrait prévoir une obligation de mise à la consommation pour les carburants biogènes. Dans ce contexte, l'option aurait été que les entreprises soumises à cette obligation se regroupent en une communauté de mise à la consommation. Avenergy Suisse a organisé deux ateliers en septembre et octobre 2023 avec toutes les entreprises membres intéressées afin d'examiner les opportunités d'une communauté de mise à la consommation. Le Conseil national a toutefois supprimé l'obligation de la mise à la consommation du projet de loi en décembre 2023, ce qui a également mis fin à la question d'une communauté de la mise à la consommation.

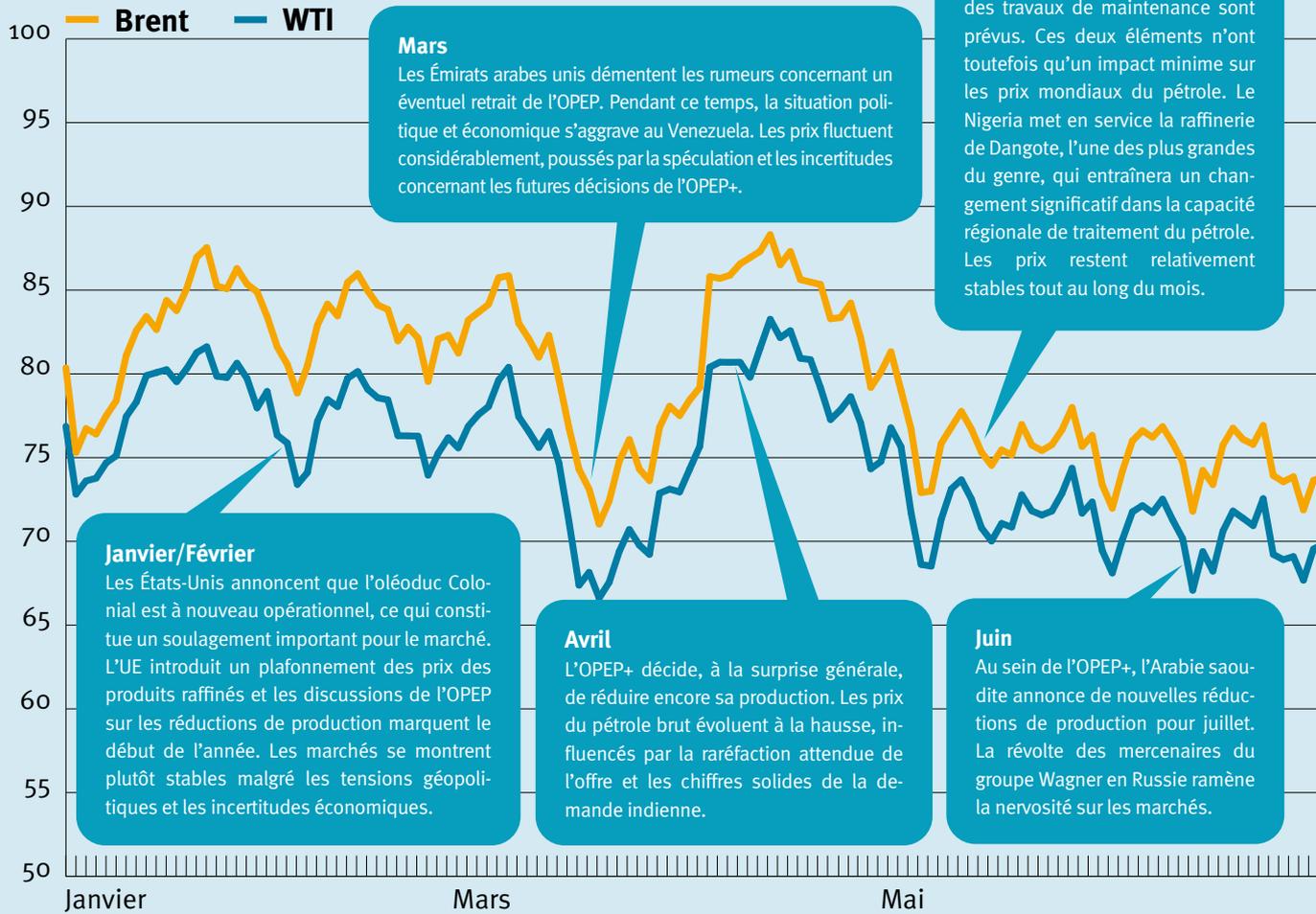
Le groupe de travail «Station-service», la commission technique et le groupe de travail «Trafic électronique des paiements» se sont réunis deux fois chacun. Le groupe de travail «Technique des stations-service H₂» s'est également réuni deux fois au cours de l'année de référence. Au cours de l'année, la gestion du secrétariat de l'association de promotion de la mobilité H₂ a en outre été confiée à Avenergy Suisse.

Voyage d'études

Les 28 et 29 novembre 2023, de nombreux représentants d'entreprises membres se sont rendus dans la région de Stuttgart pour un voyage d'étude organisé par le bureau. Au programme figuraient différents projets liés à l'hydrogène dans le Land de Bade-Wurtemberg. Ils ont notamment visité le Centre allemand pour l'aéronautique et l'aérospatiale et la gare routière des tramways de Stuttgart, où des bus à pile à combustible fonctionnant à l'hydrogène sont en service régulier depuis décembre 2023.

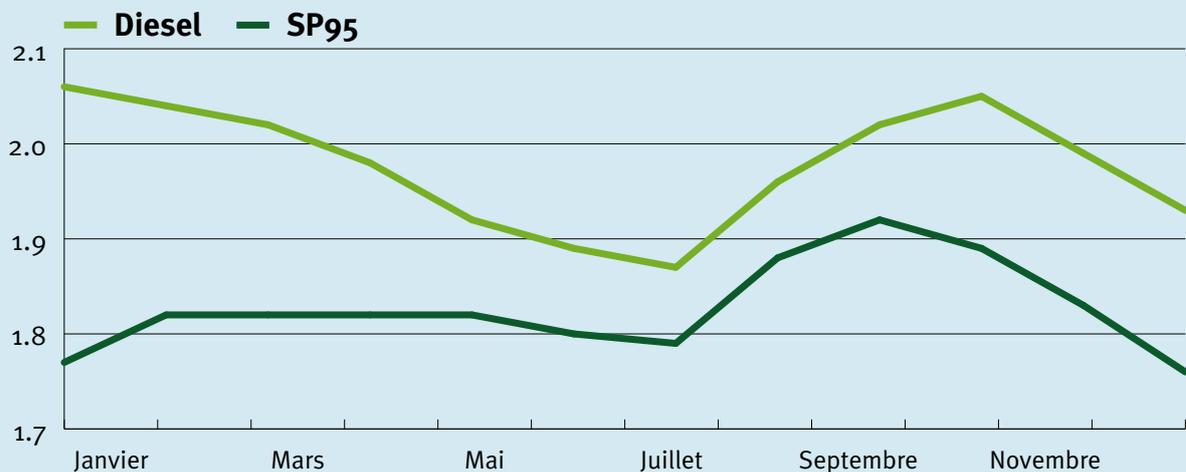
L'année en bref

Prix du pétrole brut – en dollars par baril



Source: EIA

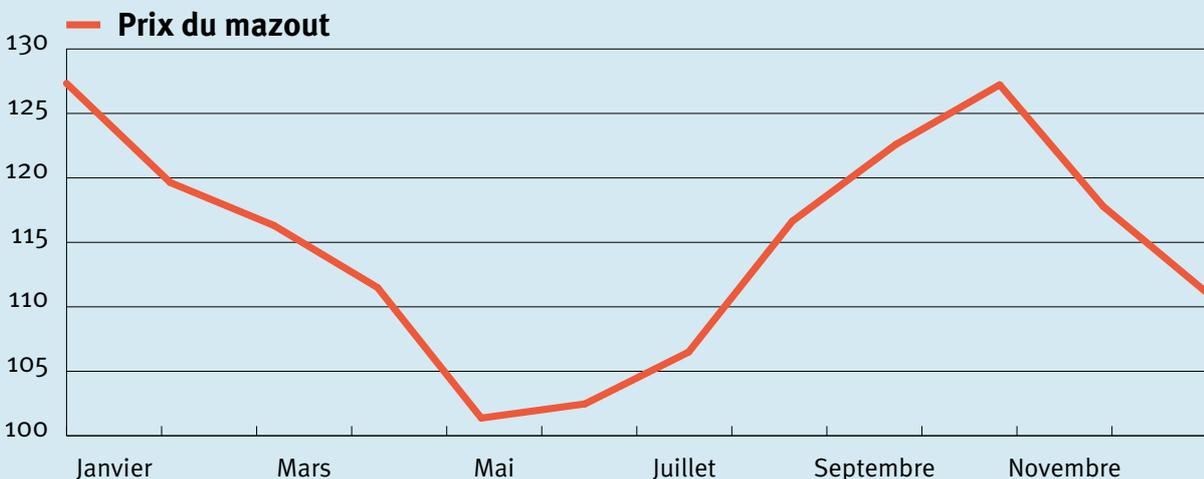
Prix moyen des carburants aux stations-service (en CHF/litre)



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



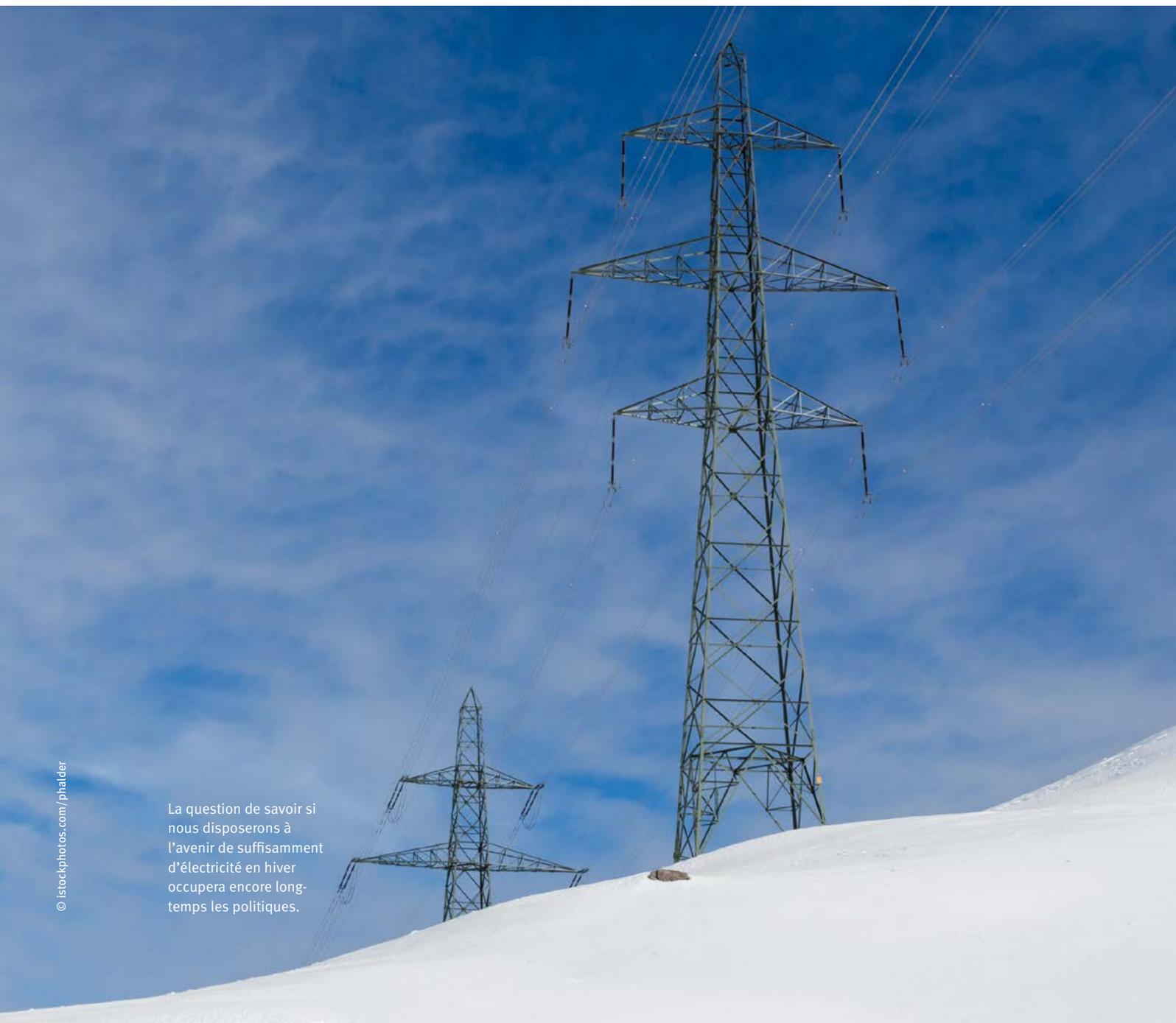
Prix du mazout (en CHF/100 litres)



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

Retour à la normale

Une crise énergétique heureusement sans gravité, une nouvelle loi sur le climat et l'innovation qui n'est guère utile au climat et qui, en revanche, fait gonfler la bureaucratie bernoise, et un marché qui revient lentement à la normale après plusieurs années de crise dues à une pandémie et à la guerre – voilà ce qu'était l'année 2023 en matière de politique énergétique.





Non seulement les problèmes structurels de l’approvisionnement en électricité de la Suisse ne sont pas résolus, mais ils risquent même de s’aggraver à l’avenir.»

C’est avec une grande inquiétude et une tension palpable que la Suisse a entamé l’année 2023. Après une véritable année de crise – nous parlions ici même il y a un an d’une annus horribilis – non seulement la Suisse, mais tout le continent se trouvait encore en début d’année sous l’emprise de la menace de pénurie d’électricité et de gaz, qui avait déjà tenu la population en haleine tout l’hiver 2022/2023. Des interventions parlementaires sans fin, un débat médiatique permanent sur la pénurie d’électricité et des appels des autorités à économiser l’électricité étaient à l’ordre du jour.

S’en sortir avec un œil au beurre noir

Heureusement, il s’est rapidement avéré que le black-out énergétique tant redouté par de nombreuses personnes ne s’est pas produit. Ce n’est toutefois pas une volonté particulièrement marquée d’économiser l’électricité de la part de la population qui en est la cause – on ne pouvait guère en parler – mais un hiver exceptionnellement doux. La Suisse a donc échappé de justesse à la super catastrophe d’une pénurie d’électricité, voire d’un black-out. En revanche, la branche pétrolière a pu se positionner comme le véritable bénéficiaire de la crise: Dans le cadre du débat public autour de la pénurie d’énergie latente, les fournisseurs d’essence, de diesel et de mazout ont su habilement se mettre en scène comme la véritable «assurance-vie» de l’approvisionnement énergétique suisse. Seuls ceux qui avaient une citerne à mazout dans leur cave pouvaient vraiment être sûrs d’avoir un salon chaud à tout moment pendant l’hiver 2023; et seuls ceux qui se déplaçaient avec un véhicule à moteur à combustion ne restaient certainement pas immobilisés. Mais la véritable colonne vertébrale de l’ap-

provisionnement énergétique d’urgence a toujours été constituée par les milliers de groupes électrogènes de secours fonctionnant au diesel qui, le cas échéant, alimenteraient les hôpitaux, les installations industrielles et autres infrastructures critiques en énergie électrique indispensable à leur survie en cas de black-out. Et bien entendu, la construction de la centrale d’urgence au pétrole de Birr, en Argovie, a également suscité des discussions animées, car elle permettrait d’assurer l’approvisionnement en électricité d’une grande partie du Plateau suisse en cas d’urgence.

Garantir l’approvisionnement en électricité

Même si la pénurie d’électricité a pu être évitée de justesse l’hiver dernier, le débat sur la crise de l’approvisionnement énergétique devrait encore occuper le pays pendant de nombreuses années: La demande croissante en électricité, la disparition à moyen terme de l’énergie nucléaire, la décision de sortir du pétrole et du gaz et les énergies renouvelables dont le développement peine à décoller – tous ces problèmes structurels de l’approvisionnement en électricité de la Suisse non seulement ne sont pas résolus, mais risquent même de s’aggraver à l’avenir. À la lumière de ces développements, le Parlement a élaboré dans le courant de l’année une nouvelle loi fédérale relative à un approvisionnement en électricité sûr reposant sur des énergies renouvelables, ou plus brièvement: «Mantel-erlass». Un projet qui prévoit différentes mesures pour garantir l’approvisionnement en électricité de la Suisse sur la base des énergies renouvelables, notamment l’accélération des procédures d’opposition. Avec cette loi, une large majorité parlementaire, tous partis confondus, entendait poser les



Les opposants à la loi sur le climat ont notamment avancé l'argument de l'explosion des prix de l'énergie. Leurs arguments ne devraient pas faire mouche.

jalons d'un développement plus rapide des énergies renouvelables. Suite à un référendum lancé par les milieux de la protection du paysage, le projet sera soumis au vote en 2024.

La loi sur le climat convainc la population

À propos de référendum: en juin 2023 a eu lieu le vote le plus important de l'année en matière de politique énergétique: la population devait se pro-

Remplacement du chauffage: les cantons serrent la vis

Dans le domaine du bâtiment, la politique énergétique est, comme chacun sait, une affaire cantonale: il est de la compétence des cantons d'imposer aux propriétaires de maisons des prescriptions concernant le remplacement du chauffage, la technique du bâtiment ou la production d'électricité propre. En conséquence, dans le cadre de la mise en œuvre du Modèle de prescriptions énergétiques des cantons («MoPEC»), de nombreux cantons ont adopté ces dernières années des lois rendant plus difficile, voire interdisant, l'installation de chauffages au mazout. Seuls quelques cantons ne disposent pas encore d'une telle législation, notamment le Valais, Vaud, Genève, Zoug et Bâle-Campagne. Mais dans ces cantons aussi, les parlements ont pris en main la mise en œuvre du MoPEC en 2023. Des durcissements en matière de remplacement des chauffages sont désormais partout susceptibles d'obtenir la majorité et ne peuvent donc plus guère être évités par la voie politique, l'installation sans restriction d'un chauffage au mazout ne sera donc bientôt plus possible dans aucun canton de Suisse.

Ces dernières années, notre association partenaire Swissoil, l'association nationale des négociants en combustibles, s'est toujours engagée, dans le cadre des processus législatifs cantonaux, en faveur de lois sur le chauffage aussi favorables que possible aux propriétaires, comme ce fut le cas l'année dernière. C'est notamment grâce à cet engagement que l'installation de nouveaux chauffages au mazout est en principe toujours autorisée dans la grande majorité des cantons. S'il n'en tenait qu'à la politique, cette situation devrait changer: c'est pourquoi les directeurs cantonaux de l'énergie ont élaboré de nouveaux modèles de prescriptions («MoPEC 2025») qui devraient interdire définitivement l'installation de chauffages au mazout. Swissoil et le Centre Information Mazout ne sont donc pas près de manquer de travail.

« La politique a pris l'habitude de cacher habilement la charge financière supplémentaire pour la population derrière des paragraphes de loi compliqués ».

noncer sur la loi sur le climat et l'innovation qui avait été adoptée par le Parlement comme contre-projet direct à l'initiative sur les glaciers et contre laquelle l'UDC avait finalement lancé un référendum sans succès. Le cœur de la loi est l'engagement légal de la Suisse, pour la première fois, à atteindre l'objectif de zéro CO₂ net d'ici 2050, c'est-à-dire l'abandon définitif des énergies fossiles d'ici le milieu du siècle. Mais contrairement à l'initiative sur les glaciers, la loi ne prévoit pas d'interdiction stricte de l'utilisation d'essence, de diesel, de mazout ou de kérosène. Par ailleurs, la loi ne contient

guère d'interdictions ou de prescriptions concrètes pour la population et l'économie. C'est notamment pour cette raison que le peuple suisse a clairement approuvé, le 18 juin 2023, la loi sur le climat et l'innovation, chargée de beaucoup de symboles politiques, avec une part de oui d'environ 60%. Cela a été prouvé une fois de plus: Les citoyens et citoyennes suisses aiment afficher leur conscience écologique dans les urnes – mais seulement tant que cela ne fait pas mal au porte-monnaie. Cela ne signifie pas pour autant que la nouvelle loi soit complètement édentée: les bureaucrates des auto-



« 2023 a marqué l'année où le pétrole, source d'énergie souvent décriée, a été de nouveau davantage perçu dans le débat public comme un garant de la sécurité d'approvisionnement. »

Shops de stations-service: la nouvelle convention collective de travail enfin en vigueur

Tout vient à point à qui sait attendre. Cette devise bien connue pourrait résumer l'histoire de la convention collective de travail (CCT) pour le personnel des shops de stations-service. Déjà lors de la première entrée en vigueur, il a fallu plus de deux ans entre sa signature par les parties contractantes en novembre 2015 et son entrée en vigueur en mars 2018. La raison en était de nombreuses oppositions détaillées dont le traitement a nécessité beaucoup de travail. En 2021, l'Association des exploitants de shops de stations-service suisses AESS et les syndicats Unia et Syna ainsi que la Société suisse des employés de commerce se sont à nouveau assis autour de la table pour négocier une révision de la CCT. Avant les vacances d'été déjà, les partenaires contractuels ont pu trouver un accord. L'objectif aurait été de faire entrer en vigueur la CCT valable trois ans au 1er janvier 2022. Mais des retards ont à nouveau été enregistrés, cette fois en raison d'un manque de personnel au sein du Secrétariat d'État à l'économie (SECO), compétent en la matière. Cette fois encore, il a fallu plus de deux ans pour que la CCT soit finalement généralisée par le Conseil fédéral et entre en vigueur le 1er novembre 2023.

Un retard fâcheux et inutile, mais comme on dit: mieux vaut tard que jamais. La nouvelle CCT apporte aux employés des shops de stations-service une augmentation de salaire minimum de 130 francs, un nombre fixe de week-ends libres ainsi que des jours de congé supplémentaires pour la formation continue. En contrepartie, les shops de stations-service obtiennent plus de flexibilité dans la compensation des heures supplémentaires ainsi que de meilleures conditions pour l'engagement de collaborateurs payés à l'heure. Les partenaires sociaux ont convenu de commencer à négocier une nouvelle CCT dès 2024.



Situation gagnant-gagnant: La nouvelle CCT pour les shops de stations-service présente des avantages pour les employés et les employeurs.

Les prix à la pompe font parler d'eux



En 2023, le débat sur les prix à la pompe n'a pas cessé.

Les prix de l'essence et du diesel sont une constante dans le débat public sur la source d'énergie qu'est le pétrole. Dès que le prix à la pompe évolue de manière significative à la hausse ou à la baisse, le service de presse d'Avenergy Suisse s'enflamme, ce qui s'est produit à plusieurs reprises depuis le début de la guerre en Ukraine et l'explosion des prix de l'énergie qui en a résulté. Le débat a atteint un nouveau point culminant ou plutôt bas en 2023, lorsque le Surveillant fédéral des prix a demandé, à grand renfort de médias et de polémiques, l'introduction d'une application de comparaison des prix pour les stations-service, afin d'améliorer la transparence des prix à la pompe. L'application devait permettre aux automobilistes de trouver en un clin d'œil les stations-service les moins chères des environs.

Avenergy Suisse s'est engagée au Parlement contre l'introduction d'une telle application. L'idée sous-jacente peut sembler judicieuse à première vue, mais un examen plus approfondi révèle rapidement ses défauts: l'alimentation de l'application induirait beaucoup de travail administratif chez les exploitants de stations-service, alors que les avantages pour la clientèle seraient très limités. De plus, selon la branche, ce n'est pas à l'État d'exploiter une telle application – d'autant plus qu'il existe déjà une alternative privée avec l'application TCS sur le prix de l'essence. L'affaire n'a finalement pas obtenu la majorité au Parlement.

rités fédérales bernoises n'hésiteront guère à utiliser la nouvelle loi comme prétexte à un activisme climatique encore plus important. La votation a d'ailleurs été un succès pour le ministre de l'énergie Albert Rösti qui a dû affronter son propre parti dès sa première campagne de votation en tant que conseiller fédéral.

Une loi sur le CO₂ peu ambitieuse

En 2023, le Parlement s'est encore penché sur un autre projet important, à savoir la refonte de la loi sur le CO₂, qui a échoué dans les urnes en 2021. La nouvelle loi doit garantir la réalisation des objectifs climatiques de la Suisse pour les prochaines années et contribuer à réduire continuellement les

Produits pétroliers 2023: carburants en hausse, mazout en baisse



Malgré une baisse, le mazout reste de loin la source d'énergie la plus importante dans le secteur du bâtiment.

Les carburants liquides resteront à la mode en 2023: les ventes d'essence et de diesel ont augmenté d'environ 0,9% par rapport à l'année précédente. Au total, près de 6,13 milliards de litres de carburants pour le transport routier ont été mis en circulation. La tendance des biocarburants est réjouissante: les ventes de bioéthanol ont augmenté de 10,8% par rapport à l'année précédente (de 93 à 103 millions de litres) et celles de biodiesel ont même progressé de 13,6% (de 140 à 159 millions de litres). Pour la deuxième fois consécutive, les ventes de kérosène ont fortement augmenté, de 19%, passant de 1,74 à 2,07 milliards de litres. Le secteur aérien se rapproche ainsi de plus en plus du niveau d'avant la pandémie de coronavirus.

Comme on pouvait s'y attendre, aucune reprise n'a été enregistrée pour le mazout: Ici, les ventes ont une fois de plus diminué en 2023, passant de 2,51 milliards à 2,36 milliards de litres (moins 5,8%). Le mazout reste donc de loin la source d'énergie la plus importante dans le secteur du bâtiment. Une bonne nouvelle d'un point de vue environnemental: Le mazout Eco pauvre en soufre est considéré comme la qualité standard depuis le 1er juin 2023. Selon l'Ordonnance sur la protection de l'air, le mazout de qualité Euro, qui contient une part de soufre plus élevée, ne peut plus être utilisé que dans de très rares cas. En ce qui concerne le niveau des prix dans le commerce du mazout, l'année 2023 se caractérise par une légère détente: bien que le mazout soit toujours plus cher que la moyenne en comparaison annuelle à long terme, l'explosion extrême des prix dans le sillage de la guerre en Ukraine et des sanctions russes et l'incertitude qui en résulte pour la clientèle ont pris fin.



La vague verte qui a marqué la Suisse depuis 2018 s'est transformée en un ruissellement insignifiant.»

émissions de gaz à effet de serre nocifs pour le climat. Comme pour la loi sur le climat mentionnée plus haut, la majorité parlementaire a toutefois hésité à faire peser trop de charges sur la population, ce qui a rapidement suscité des critiques de la part des associations environnementales et des partis de gauche et verts: la loi n'est pas assez ambitieuse, elle ne tient pas assez compte des intérêts des générations futures et la réalisation des objectifs climatiques s'éloigne.

En fait, le Parlement mise cette fois surtout sur des incitations et des solutions techniques, plutôt que sur des interdictions et des taxes supplémentaires. D'un point de vue libéral, il faut sans aucun doute s'en féliciter. Cette réticence peut s'expliquer par une décision populaire antérieure: en 2021, les électeurs ont créé la surprise en rejetant la première version de la loi sur le CO₂. Dans le débat public, cette décision a été interprétée à juste titre comme le refus d'une protection du climat qui fonctionne principalement par le biais de taxes, d'interdictions et de prescriptions. Afin de minimiser le risque d'un nouvel échec, la nouvelle loi sur le CO₂ a donc logiquement renoncé à une charge financière directe pour la population: pas de taxes sur l'essence, pas de taxe sur les billets d'avion, pas d'interdiction de technologies. La crainte d'une nouvelle défaite totale dans les urnes a prévalu et a incité le Parlement à miser sur de petits pas en matière de politique climatique.

La protection du climat à coût nul?

En contrepartie, la nouvelle loi sur le CO₂ met l'économie à contribution: la branche des huiles minérales est soumise à des obligations de compensation plus étendues, le secteur automobile doit respecter des prescriptions plus strictes en matière d'émissions pour les nouvelles voitures et le secteur aérien est tenu d'augmenter continuellement la part de carburant d'aviation renouvelable – sustainable aviation fuels, en abrégé «SAF» – au cours

des prochaines années. On ne sait pas encore dans quelle mesure ces dispositions vont finalement renchérir le coût de la conduite automobile et de l'avion pour le consommateur. On ne prend toutefois pas trop de risques en constatant que la protection du climat n'est tout de même pas gratuite. Les politiques ont tout simplement pris l'habitude de dissimuler habilement la charge financière supplémentaire pour la population derrière des articles de loi compliqués.

La nouvelle loi sur le CO₂ n'en était qu'au stade des délibérations parlementaires en 2023 et sera adoptée en 2024. Il ne faut pas s'attendre à une opposition notable au projet, même de la part d'Avenergy Suisse ou de nos associations partenaires des secteurs de l'énergie et de l'automobile.

Le mouvement pour le climat perd de sa vigueur

S'il fallait tirer une conclusion pour l'année 2023 du point de vue de la politique énergétique, la métaphore suivante s'imposerait: La vague verte qui a marqué la Suisse depuis 2018 s'est transformée en un ruissellement insignifiant. La perte d'importance du mouvement climatique s'est manifestée en 2023 dans de nombreux domaines: pertes claires des partis verts lors des élections nationales de l'automne, loi sur le CO₂ peu ambitieuse et mouvement de protestation climatique complètement endormi. C'est une évidence: les crises multiples de ces dernières années ont fortement relativisé la vision du changement climatique dans le grand public. La sécurité d'approvisionnement a nettement gagné en importance face à la pénurie d'énergie et la sensibilité aux prix de la population s'est accrue à une époque de forte augmentation des coûts dans tous les domaines de la vie. Pour la branche pétrolière, cette évolution représente un renforcement évident: 2023 a marqué l'année où le pétrole, source d'énergie souvent décriée, a de nouveau été perçu dans le débat public comme le garant de la sécurité d'approvisionnement.

Provenance du pétrole brut importé en Suisse



Kazakhstan
1,7%
47 885 t



Libye
4,2%
114 951 t



Algérie
6,7%
184 227 t



Nigéria
31,6%
869 552 t



Etats-Unis
54,1%
1 487 600 t

Détails, voir tableau 6

Principales voies d'acheminement vers la Suisse

Route
6,2%
581 830 t



Navigation
25,6%
2 422 179 t



Rail
30,2%
2 850 780 t



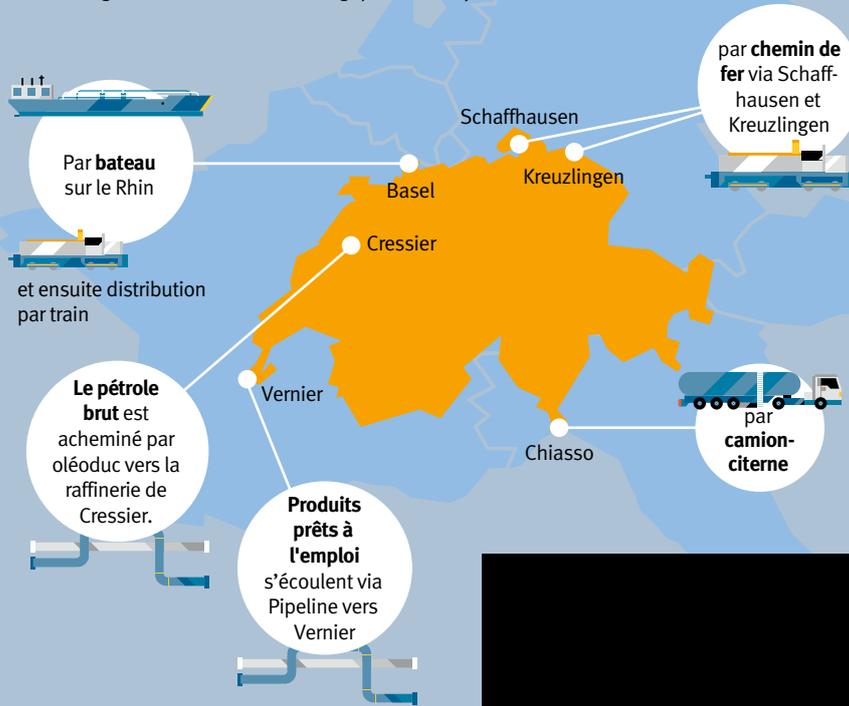
Pipeline
38,1%
3 596 718 t



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



vers d'autres pays de l'UE
1,7%
116 512 t

Belgique
7,1%
475 212 t

Pays-Bas
12,2%
812 801 t

France
14,1%
936 236 t

Italie
6,7%
447 358 t



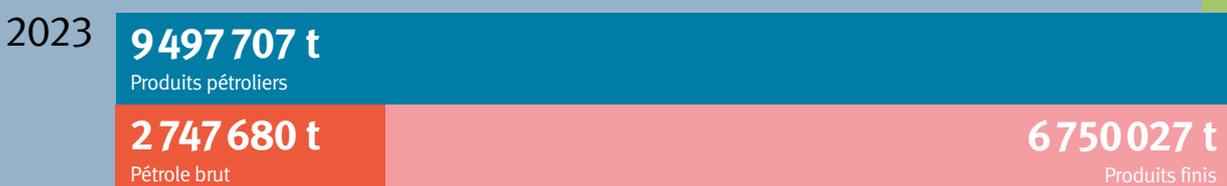
Allemagne
58,2%
3 884 136 t

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

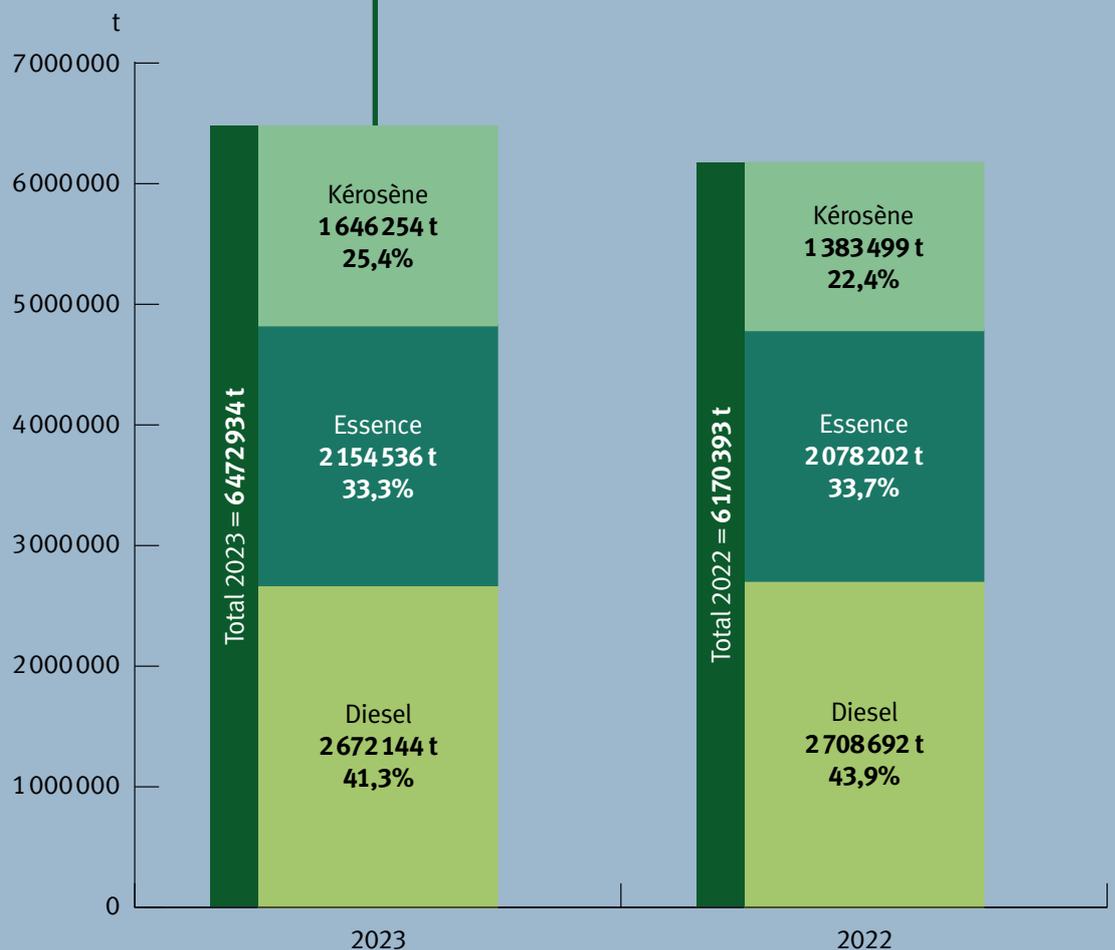
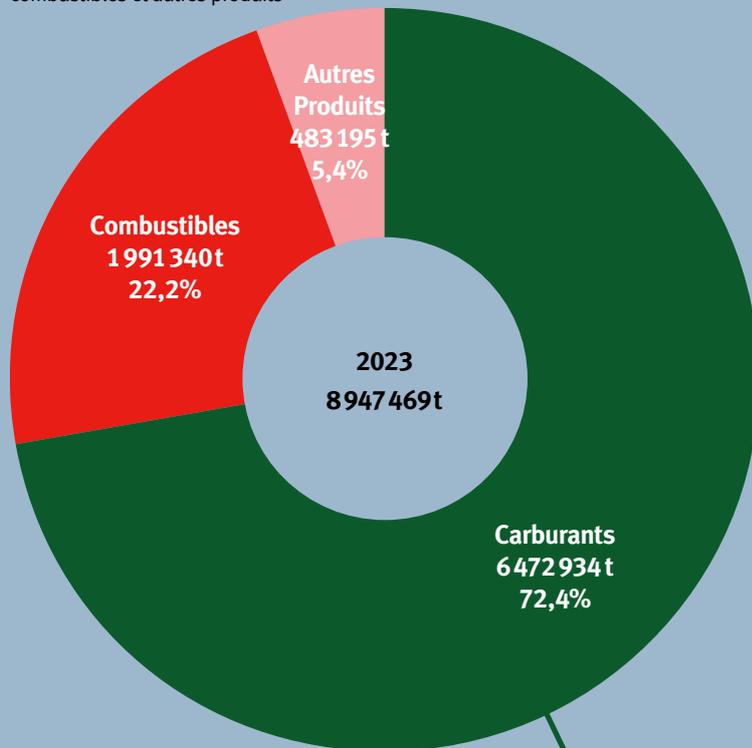
Détails, voir tableau 6



+7,2%
le volume des importations a changé en 2023 par rapport à 2022

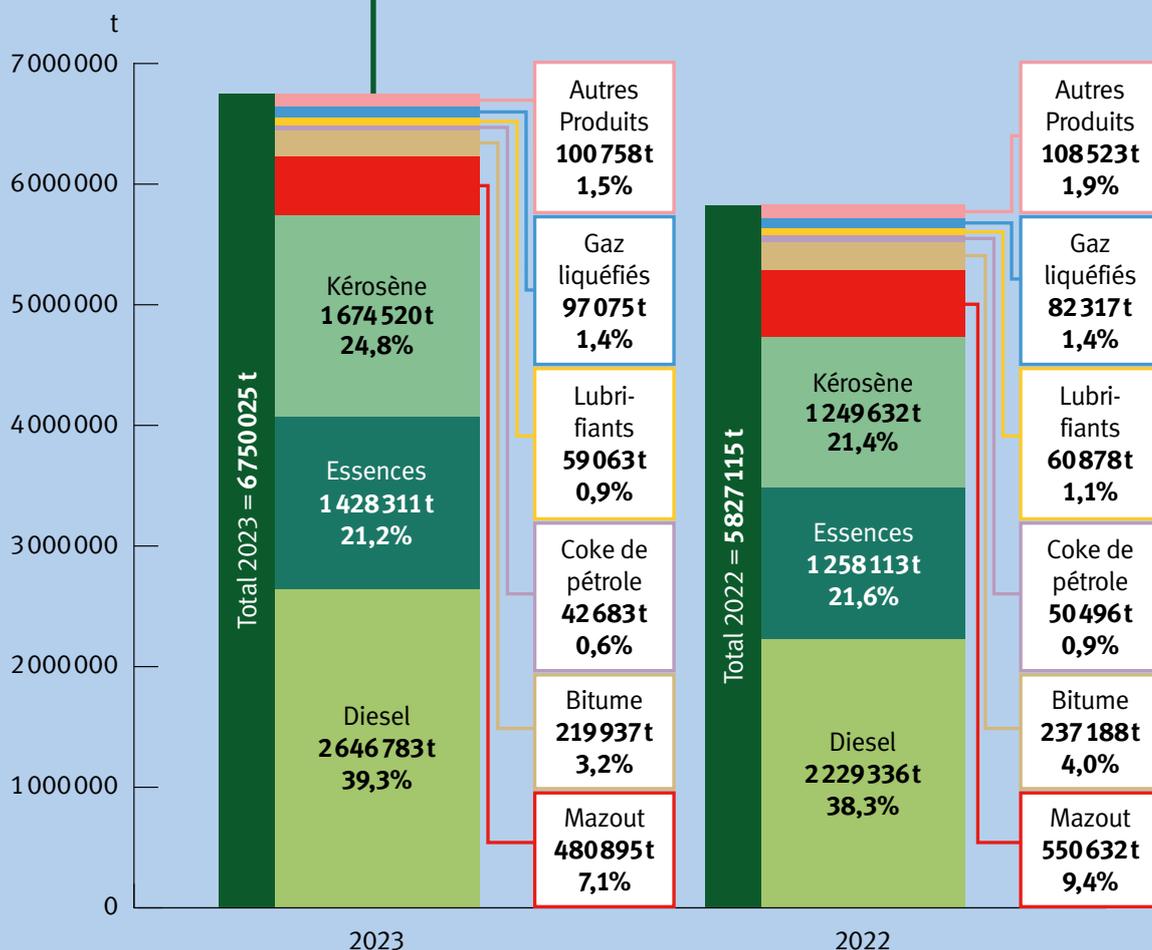
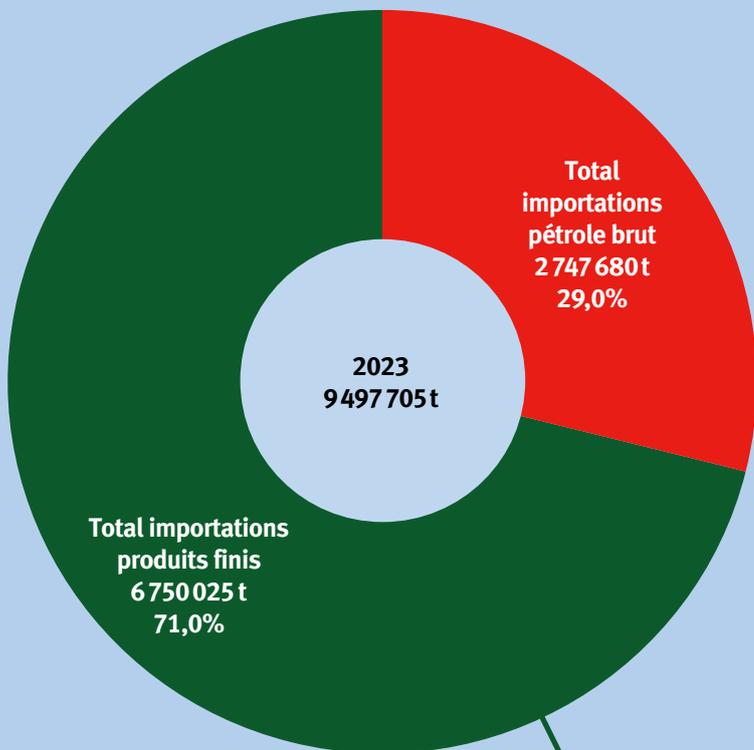
Ventes de produits pétroliers en Suisse

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



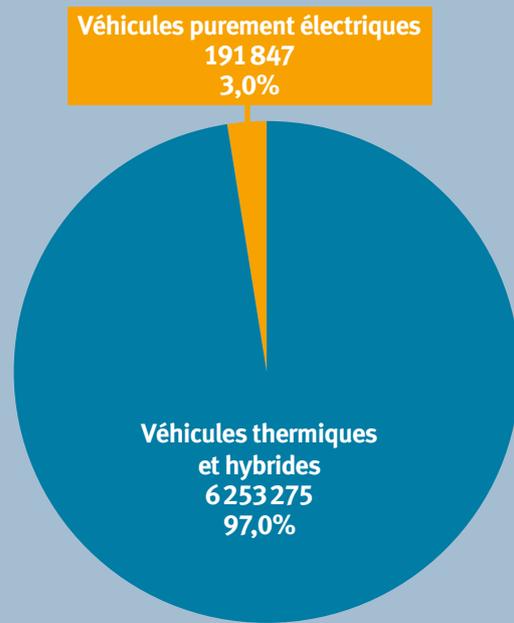
Détails, voir tableau 1

Importation, pétrole brut, produits finis



Détails, voir tableau 4

Véhicules par type de propulsion



Source: OFS, MFZ, 2023

Taxe sur la valeur ajoutée

Détails, voir tableau 18

10 000 000 CHF



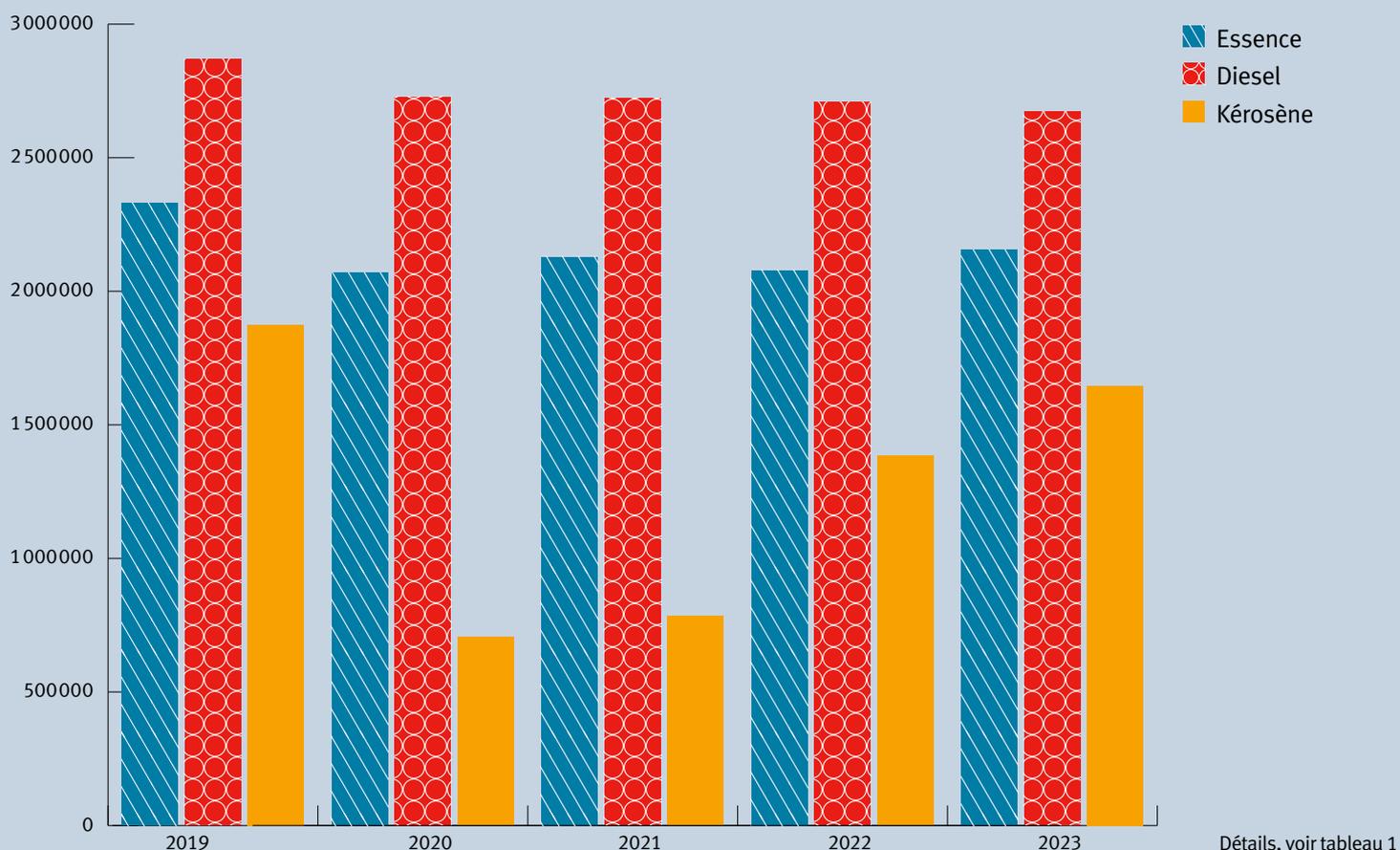
Recettes 2022
5 549 360 000 CHF



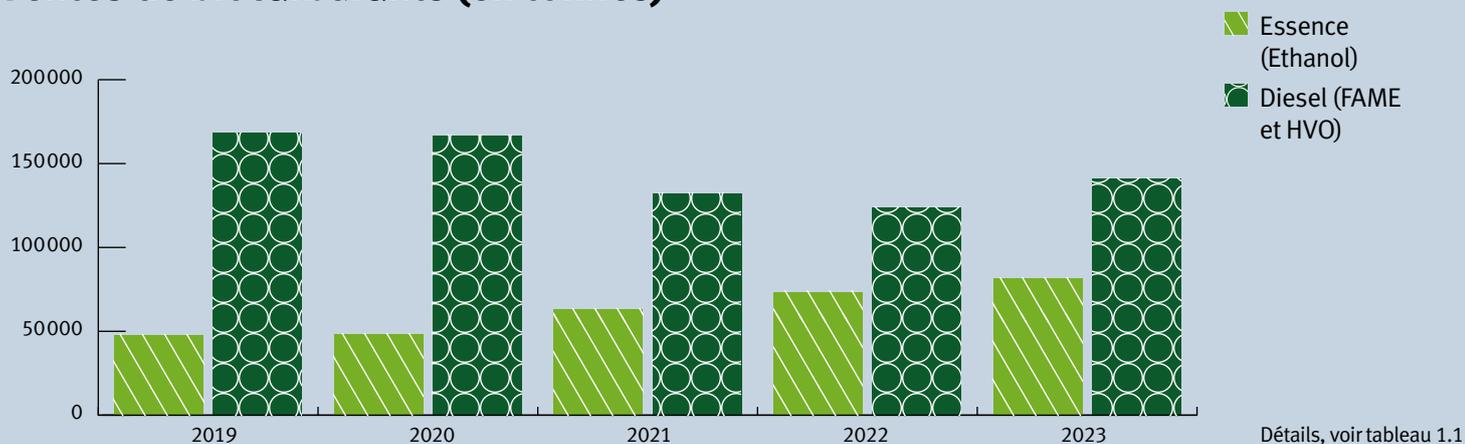
-2,9%
moins de recettes
fiscales qu'en 2022

Recettes 2023
5 390 688 000 CHF

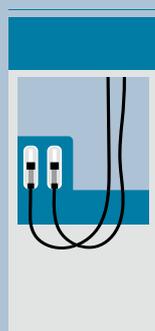
Ventes de carburant au cours des 5 dernières années (en tonnes)



Ventes de biocarburants (en tonnes)



Stations-service 2023



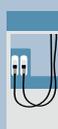
Total Stations-service

3321

Détails, voir tableau 15



Total stations de recharge électrique rapide
163



Total stations-service H₂, CNG et LPG
15 H₂-Stations-service
113 CNG-Stations-service
45 LPG-Stations-service



Total stations-service avec/sans shops
1379 Stations-service avec shops
1942 Stations-service sans shops

De nombreux conflits menacent les chaînes d'approvisionnement énergétique

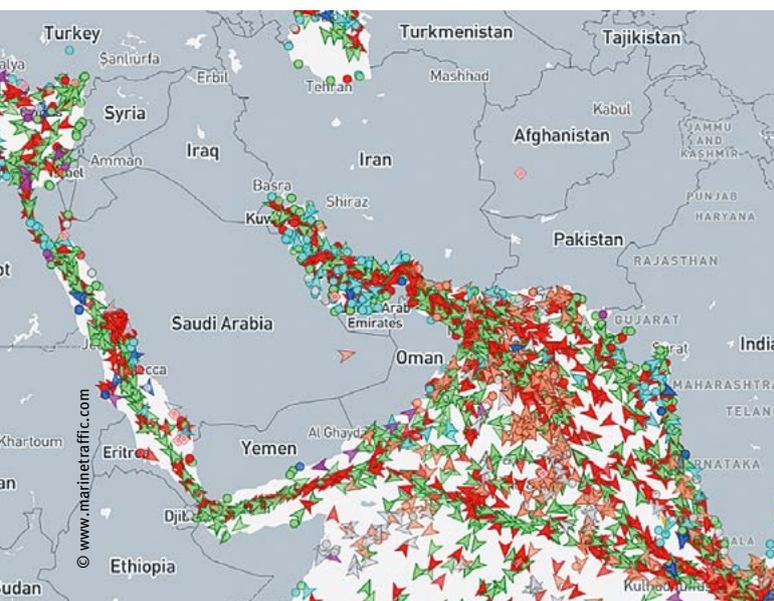
Les conflits militaires en Ukraine et dans la bande de Gaza ont marqué et continuent de marquer la situation géopolitique. Cela n'a encore guère eu d'impact sur l'approvisionnement des marchés du pétrole brut au cours de l'année de référence. Cependant, l'accumulation de différents événements dans notre voisinage a entraîné une situation tendue en matière d'approvisionnement en produits pétroliers.

Ceux qui pensaient qu'en 2022, avec la guerre d'Ukraine, un point culminant des conflits armés serait atteint, ont dû déchanter en 2023. L'attaque terroriste du Hamas contre Israël a déclenché en octobre une escalade du conflit latent au Proche-Orient, dont les conséquences sur l'approvisionnement énergétique mondial ne peuvent toujours pas

être évaluées des mois plus tard. Alors que les conséquences de la guerre en Ukraine sur l'approvisionnement énergétique de l'Europe occidentale ont été étonnamment vite contenues l'année précédente, la guerre dans la bande de Gaza présente un risque d'escalade considérable.

Lignes d'approvisionnement exposées

D'importants goulets d'étranglement maritimes du trafic de transit pétrolier mondial pourraient être impliqués dans le conflit: le détroit d'Ormuz, le golfe d'Aden et le canal de Suez. Le détroit d'Ormuz est l'étroite voie navigable entre l'Iran et Oman, qui relie le golfe Persique au golfe d'Oman. Environ un cinquième de la production mondiale de pétrole transite par cette route qui pourrait être menacée par les forces armées iraniennes si le conflit devait s'étendre. Le golfe d'Aden est une baie maritime située entre la Corne de l'Afrique et la péninsule arabe qui relie l'océan Indien à la mer Rouge. Menacée par la piraterie et l'instabilité politique en Somalie et au Yémen, cette route a été le théâtre de plusieurs attaques de milices yéménites à l'automne et qui ne se sont pas limitées aux navires israéliens. Des pays ont envoyé des navires de guerre dans la région pour assurer la sécurité de la navigation. La guerre dans la bande de Gaza pour-



Plusieurs goulets d'étranglement maritimes d'importance sont touchés par les conflits. Source: www.marinetraffic.com



Vue aérienne du terminal de Fos-sur-Mer

rait également entraîner l'interruption ou la fermeture du canal de Suez si la violence s'étendait à l'Égypte ou si Israël menait une intervention militaire. Selon l'AIE, en 2023, la part du commerce de pétrole en mer via cette route était d'environ 10%, ce qui correspond à environ 7,2 millions de barils par jour.

Les grèves et le niveau du Rhin ont mis à rude épreuve les conditions d'approvisionnement en Suisse

La situation régionale dans notre environnement a eu une plus grande influence sur notre situation d'approvisionnement que le contexte géopolitique. Les conflits sociaux dans les pays qui nous entourent ont eu un impact important tout au long de l'année.

Le transport ferroviaire en Allemagne a fonctionné de manière plutôt fluide pendant presque toute l'année, jusqu'à ce que les conducteurs de train se mettent en grève en décembre, provoquant d'importants problèmes de livraison. La situation de l'approvisionnement avant Noël était particulièrement critique, car en même temps, les inondations

rendaient le Rhin partiellement impraticable pour les bateaux, ce qui entraînait des problèmes de livraison supplémentaires considérables.

Des grèves en France ont par ailleurs déjà causé des problèmes à nos fournisseurs d'énergie au printemps 2023. En mars, des grévistes ont bloqué certaines écluses du Rhin et les pétroliers n'ont pas été déchargés à Fos-sur-Mer. Ces grèves ont provoqué beaucoup d'incertitude dans la planification de l'exploitation de la raffinerie de Cressier, mais aussi des arrêts de production dans les raffineries françaises, ce qui a limité la disponibilité des produits en Suisse. A cela s'ajoutent des grèves ferroviaires isolées en Allemagne, qui ont fortement obéré la situation d'approvisionnement avant Pâques 2023. Dans les deux cas, aussi bien avant Pâques qu'avant Noël, la situation a pu être maîtrisée sans recourir aux réserves obligatoires. Pour assurer l'approvisionnement en kérosène, il a toutefois acquis en partie des quantités obligatoires au début de l'année.



Wagon-citerne

Production, offre, réserves et demande mondiales de pétrole

Les turbulences géopolitiques de 2023 sont restées en grande partie sans effet sur le marché mondial du pétrole. La production et la demande ont à nouveau légèrement augmenté. Tout au long de l'année, les préoccupations de la demande liées à la conjoncture ont fait face aux risques d'approvisionnement liés aux guerres en Ukraine et dans la bande de Gaza. Cela s'est également reflété dans le prix du pétrole, qui a évolué en parallèle sur l'ensemble de l'année (voir page 22).

Production de pétrole (en millions de barils par jour, arrondi)

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) estime que la production mondiale de pétrole a augmenté de 1,6% en 2023, pour atteindre une moyenne de 95,3 millions de barils par jour (b/j), contre une moyenne estimée à 93,85 millions b/j en 2022. La guerre entre Israël et le Hamas, qui a débuté en octobre 2023, n'a jusqu'à présent pas eu d'impact significatif sur les flux d'approvisionnement en pétrole.

L'offre totale de pétrole de l'OPEP en 2023 est estimée à 33,56 millions b/j en moyenne, contre 34,16 millions b/j en 2022. L'offre de pétrole de l'Arabie saoudite devrait avoir diminué de 4% à 11,64 millions b/j. La production de pétrole brut du pays est passée de 10,53 millions b/j en 2022 à 9,64 millions b/j en 2023, reflétant la décision du pays d'étendre ses réductions de production.

En 2023, l'offre hors OPEP devrait avoir augmenté de 4%, soit 2,1 millions b/j, pour atteindre un total de 61,8 millions b/j. On s'attend à ce que

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

Région	2022	2023 (estimation)
Asie & région Pacifique	7,3	7,4
Europe de l'Ouest	3,0	3,0
Europe de l'Est	13,8	13,7
Moyen-Orient	30,7	30,0
Afrique	7,1	7,1
Amérique du Nord et du Sud	31,8	34,1
Monde	93,9	95,3
Pays de l'OPEP	34,2	33,6

Consommation (en millions de barils par jour, arrondis)

Région	2022	2023	Différence (%)	Prévision 2024	Différence
OCDE	46,1	45,8	-0,7	45,5	-0,7
Non-OCDE	53,8	56,0	+4,1	57,3	+2,3
Monde	99,9	101,7	+1,8	102,8	+1,1

Source: Oil&Gas Journal, 9 janvier 2024, sur la base de l'AIE

les États-Unis contribuent le plus à cette croissance, avec une augmentation annuelle de la production de 1,4 million b/j, établissant un nouveau record de production de 19,3 millions b/j.

L'offre canadienne de pétrole devrait avoir atteint une moyenne de 5,6 millions b/j, soit un niveau légèrement supérieur à celui de 2022. En 2023, la production de pétrole brésilienne devrait même avoir augmenté de 12%. Les six nouvelles unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) mises en service début 2022, ont continué à tourner à plein régime et à fonctionner avec une grande efficacité de production.

En 2023, la production norvégienne a augmenté de 4% pour atteindre environ 2 millions b/j, en raison du lancement de nouveaux projets. En revanche, la production de pétrole au Royaume-Uni devrait avoir baissé de 11% au cours de l'année.

La production pétrolière russe est estimée à 10,7 millions b/j en moyenne en 2023, soit une baisse de 2% par rapport aux 10,9 millions b/j de l'année précédente. La production de pétrole du Kazakhstan devrait avoir augmenté de 5%, tandis que celle de l'Azerbaïdjan devrait avoir diminué de 7% en 2023.

L'AIE prévoit une croissance de la demande de 1,8 million b/j en 2023, et de 1,1 million b/j en 2024. Malgré le ralentissement du taux de croissance, ces estimations prévoient que la demande mondiale de pétrole atteindra un niveau annuel record de 102,8 millions b/j d'ici fin 2024.

Réserves

Fin 2023, les estimations des réserves mondiales avérées de pétrole s'élevaient à 1 755 milliards de barils, ce qui représente une nouvelle augmentation par rapport à l'année précédente (1 747 milliards de barils). L'hémisphère occidental, en particulier, a été à la pointe de cette croissance. Comme on sait, les variations des réserves ne reflètent pas seulement la consommation de pétrole mais aussi l'ampleur de l'activité d'exploration. Plus que les réserves, ce sont les stocks qui sont décisifs pour le marché. Ces derniers se sont situés tout au long de l'année à des niveaux historiquement bas.

Les pays avec les plus grandes réserves de pétrole déclarées

Pays	Réserves estimées 1.1.2024 (millions de barils)
Venezuela	303 221
Arabie saoudite	267 192
Iran	208 600
Canada	163 108
Irak	145 019
Émirats Arabes Unis	113 000
Koweït	101 500
Russie	80 000
États-Unis	74 417
Monde	1 754 621

Source: Journal Oil&Gas, décembre 2023

Les membres d'Avenergy Suisse au 1^{er} janvier 2024

Liste des sociétés membres

A. H. MEYER & CIE. AG

Badenerstrasse 329, 8040 Zurich,
Tél. 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch

AGROLA AG

Theaterstrasse 15a, 8401 Winterthur,
Tél. 058 433 80 00, www.agrola.ch

BENOIL SA

Via Cercera, Casella postale 8, 6862 Rancate,
Tél. 091 640 02 00, www.benoil.ch

CICA SA

Hochbergerstrasse 60A, 4019 Bâle,
Tél. 061 638 85 00, www.cica.ch

CITY CARBUROIL SA

Postfach 166, 6802 Rivera,
Tél. 091 935 93 63, www.citycarburoil.ch

CONRAD-STORZ AG

Via Somplaz 37, 7500 St. Moritz,
Tél. 081 377 73 73, www.conrad-storz.ch

COOP PRONTO AG

Hegenheimermattweg 65, 4123 Allschwil,
Tél. 061 485 41 41, www.coop-heizoel.ch

ECSA ENERGY SA

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

EDUARD WALDBURGER AG

Teufener Strasse 176, 9001 Saint-Gall,
Tél. 071 274 30 83, www.waldburger-oel.ch

ENILIVE SUISSE SA

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

FRITZ MEYER AG

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

Helvoil S.A.

Route de l'Île-au-Bois 1c, 1870 Monthey
www.helvoil.ch

LANG ENERGIE AG

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

LAVEBA GENOSSENSCHAFT

Vadianstrasse 29, 9001 Saint-Gall,
Tél. 058 400 66 66, laveba.ch

MIGROL AG

Soodstrasse 52, 8134 Adliswil,
Tél. 044 495 11 11, www.migrol.ch

OEL-POOL AG

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

OLÉODUC DU RHÔNE SA C/O ENILIVE SUISSE SA,

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

OSTERWALDER ST. GALLEN AG

Oberstrasse 141, 9013 Saint-Gall,
Tél. 071 272 27 27, www.osterwalder.ch

OSTERWALDER ZÜRICH AG

Neunbrunnenstrasse 40, 8052 Zurich,
Tél. 044 307 88 88, www.osterwalder-zuerich.ch

SAPPRO SA

Route de Vernier 143, 1219 Châteline,
Tél. 022 979 05 50, www.sappro.ch

**SCHÄTZLE AG**

Landenbergstrasse 35, 6002 Lucerne,
Tél. 041 368 60 00, www.schaetzle.ch

SHELL (SWITZERLAND) AG

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

SOCAR ENERGY SWITZERLAND GMBH

Nüschelerstrasse 24, 8001 Zurich,
Tél. 044 214 41 11, www.socarenergy.ch

SUTER, JOERIN AG

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

TAMOIL SA

Route de Pré-Bois 29, 1215 Genève 15 Aéroport,
Tél. 022 791 83 11, www.tamoil.ch

TOTALENERGIES AVIATION SUISSE

Route de l'Aéroport 10, 1215 Genève Aéroport 15,
Tél. 022 790 29 00, www.totalenergies.ch

VARO ENERGY MARKETING AG

Neuhofstrasse 22, 6340 Baar,
Tél. 041 747 23 00, www.varoenergy.com

VARO REFINING (CRESSIER) SA

Zone industrielle Les Hugues, 2088 Cressier NE,
Tél. 032 758 62 04, www.varoenergy.com

VOEGLIN-MEYER AG

Aumattstrasse 2, 5210 Windisch,
Tél. 056 460 05 05, 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

Collaborateurs du bureau à Zurich au 1^{er} janvier 2024

ROLAND BILANG

Directeur

FABIAN BILGER

Directeur adjoint

UELI BAMERT

Responsable des affaires politiques

SAMIRA ILG

Responsable Services & Événements

ROBERT WILLSCH

Manager des projets Online et Print

BERNHARD WÜEST

Les énergies alternatives

NATHALIE GEORGES

Responsable des finances

Collaborateurs du service extérieur au 1^{er} janvier 2024

EMANUEL SAGER

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

MORENO STEIGER

Bureau régional de Suisse orientale
et des Grisons

MARTIN STUCKY

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

Comité de direction au 1^{er} janvier 2024

DANIEL HOFER

Président

EDGAR BACHMANN

SOCAR Energy Switzerland GmbH
Vice-président

DANIEL BISCHOF

Agrola AG

MATTEO CENTONZE

ECSA Energy SA

PAOLO DE JULIIS

Eni Suisse SA

ANDREAS FLÜTSCH

Migrol AG

JÜRIG HORNISBERGER

Tamoil Suisse SA

ANDREA LAANIO

Shell (Switzerland) AG

BARBARA MÜHLEMANN

VARO Energy Marketing AG

ROGER OSER

Coop Mineraloel AG

URS SCHMIDLI

Schätzle AG

RAMON WERNER

Oel-Pool 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 pétroliers¹

Produit	2021 t	2022 t	2023 t	2022/2023 %
Essences	2 127 922	2 078 202	2 154 536	3,7
Kérosène	784 498	1 383 499	1 646 254	19,0
Carburant diesel	2 721 622	2 708 692	2 672 144	-1,3
Total carburants	5 634 042	6 170 393	6 472 934	4,9
Mazout Eco	1 758 169	1 957 757	1 981 427	1,2
Mazout Euro	662 743	156 256	9 157	-94,1
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	0	52	756	1353,8
Total mazout	2 420 912	2 114 065	1 991 340	-5,8
Gaz liquéfiés	165 613	154 336	163 162	5,7
Bitumes	234 658	228 445	206 731	-9,5
Coke de pétrole	49 196	50 124	42 451	-15,3
Lubrifiants	42 346	43 591	41 816 ²	-4,1
Essence d'aviation	3 184	3 061	2 921	-4,6
Naphta	17 359	26 606	18 580	-30,2
Autres pétroles	2 467	1 887	1 501	-20,5
Cires et paraffines	3 892	4 301	2 598	-39,6
White Spirit	3 993	3 587	3 435	-4,2
Total autres produits	5 227 708	5 159 388	4 831 195	-6,3
Total	8 577 662	8 800 396	8 947 469	1,7

¹ Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)

² 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

Produit	2021 t	2022 t	2023 t	2022/2023 %
Essence (Éthanol)	63 419	73 599	81 419	10,6
Diesel (FAME et HVO)	131 977	123 716	140 991	14,0
Total	195 396	197 315	222 410	12,7

Sources: Carburants, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

2 Facteurs influençant la consommation

	2021	2022	2022	2022/2023
				%
PIB réel, en mio. CHF (année de référence 2015)	741 543	760 588	766 035 ¹	0,7
Population résidente permanente moyenne (en 1000)	8 738 791	8 812 728	8 960 817 ¹	1,7
Effectif total de logements (en 1000)	4 688 288	4 762 010	4 816 137 ¹	1,1
Degrés-jours de chauffage	3 378	2 796	2 846	1,8
Taux de remplissage des citernes de mazout (à la fin de l'année en %)	55	54	52	-3,2
Production industrielle (2015=100)	119	125	125	0,6
Effectif des véhicules à moteurs	5 548 230	5 578 785	5 639 469	1,1
– dont VT avec réservoir	4 632 316	4 605 488	4 600 644	-0,1
Nombre des vols (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	153 964	296 550	343 676	15,9

¹ 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 pétroliers¹

	2021	2022	2023
	%	%	%
Essences	24,8	23,6	24,1
Kérosène	9,1	15,7	18,4
Diesel	31,7	30,8	29,9
Mazout	28,2	24,0	22,3
Autres produits	6,2	5,9	5,4
Total	100,00	100,00	100,00

¹ Sans la consommation propre des raffineries

Sources: Carbura, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

4 Statistique des importations

	2021	2022	2023	2022/2023
Produits	t	t	t	%
Essences	1 470 962	1 258 113	1 428 311	13,5
Kérosène	732 676	1 249 632	1 674 520	34,0
Diesel	2 805 066	2 229 336	2 646 783	18,7
Mazout	587 254	550 632	480 895	-12,7
Bitumes	242 025	237 212	219 937	-7,3
Coke de pétrole	49 552	50 496	42 683	-15,5
Lubrifiants	68 448	60 878	59 063	-3,0
Gaz liquéfiés	90 890	82 317	97 075	17,9
Autres produits	97 098	108 523	100 758	-7,2
Total des produits pétroliers	6 143 971	5 827 139	6 750 025	15,8
Pétrole brut	2 311 723	3 026 050	2 747 680	-9,2
Total	8 455 694	8 853 189	9 497 705	7,3

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

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

	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
UE	6 121 450	72,4	5 803 945	65,6	6 718 023	70,7
Autres pays d'Europe	8 169	0,1	6 807	0,1	5 227	0,1
Afrique	1 521 034	18,0	1 439 272	16,3	1 181 946	12,4
Asie/Océanie	66 880	0,8	611 589	6,9	81 708	0,9
Amérique	738 160	8,7	991 577	11,1	1 510 800	15,9
Total	8 455 693	100,0	8 853 190	100,0	9 497 704	100,0

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

6 Statistique par pays de provenance

	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
Pétrole brut ¹						
Top 5 année de référence	2 296 908	99,4	2 742 387	90,6	2 704 215	98,4
Nigeria	899 383	38,9	1 021 531	33,8	869 552	31,6
Etats-Unis	728 332	31,5	981 862	32,4	1 487 600	54,1
Kazakhstan	62 366	2,7	430 903	14,2	47 885	1,7
Azerbaïdjan	40 804	1,8	153 786	5,1	184 227	6,7
Libye	566 023	24,5	154 305	5,1	114 951	4,2
Reste du monde	14 815	0,6	283 663	9,4	43 465	1,6
Total	2 311 723	100,0	3 026 050	100,0	2 747 680	100,0
Produits finis						
UE	6 121 450	99,6	5 803 944	99,6	6 713 891	99,5
Allemagne	3 673 546	59,8	3 993 207	68,5	3 889 481	57,6
France	625 961	10,2	749 135	12,9	934 099	13,8
Italie	507 632	8,3	446 096	7,7	451 731	6,7
Pays-Bas	727 577	11,8	287 120	4,9	843 081	12,5
Belgique	504 091	8,2	267 960	4,6	478 815	7,1
Autres pays de l'UE	82 643	1,3	60 426	1,0	116 684	1,7
Reste du monde	22 518	0,4	23 197	0,4	36 136	0,5
Total produits finis	6 143 968	100,0	5 827 141	100,0	6 750 027	100,0
Total général	8 455 691		8 853 191		9 497 707	

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

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

7 Statistique de provenance par catégorie de produits

	Essences t	Kérosène t	Diesel t	Huiles de chauffage t	Bitumes t	Coke de pétrole t	Lubri- fiants t	Gaz liquéfiés t	Autres produits t	Total t	
Allemagne	2022	1 049 636	911 423	1 658 995	125 141	141 688	41 902	25 588	10 558	28 278	3 993 209
	2023	1 078 274	1 195 088	1 312 016	73 499	133 181	38 398	23 811	8 041	27 171	3 889 479
France	2022	1 425	321 403	125 496	239 557	37 064	24	2 085	15 960	6 121	749 135
	2023	445	416 475	163 450	273 779	45 549	86	2 513	26 245	5 557	934 099
Italie	2022	131 159	3 672	105 327	146 428	49 681		7 513	757	1 559	446 096
	2023	163 953	3 301	110 522	126 932	32 651		10 870	2 048	1 453	451 730
Pays-Bas	2022	31 819	13 134	182 970	4 551	50	1 171	3 940	2 659	46 827	287 121
	2023	85 090	55 664	652 066	1 701	25	1 173	4 507	1 058	41 797	843 081
Belgique	2022	5 183		156 511	34 954	26		7 006	47 820	16 460	267 960
	2023	15 596	1 502	408 420	4 983		24	6 064	26 100	16 127	478 816
Autres pays de l'UE	2022	38 878	-1	6	1	8 703	4 631	6 207	135	1 865	60 425
	2023	84 948	1 171	244	1	8 503	2 656	3 701	13 624	1 840	116 688
Total UE	2022	1 258 100	1 249 631	2 229 305	550 632	237 188	47 728	52 339	77 889	101 110	5 803 922
	2023	1 428 306	1 673 201	2 646 718	480 895	219 909	42 337	51 466	77 116	93 945	6 713 893
Autres pays d'Europe	2022	12	0	31	0	0	2 481	96	3 363	823	6 806
	2023	5	0	65	0	28	52	110	4 519	448	5 227
Afrique	2022									116	116
	2023									115	115
Asie/ Océanie	2022	1					1	2 119	73	4 363	6 557
	2023		1 317				1	2 146	37	4 089	7 590
Amérique	2022		1				286	6 324	993	2 112	9 716
	2023		3				293	5 341	15 403	2 161	23 201
Total Reste du monde	2022	13	1	31	0	0	2 768	8 539	4 429	7 414	23 195
	2023	5	1 320	65	0	28	346	7 597	19 959	6 813	36 133
Total	2022	1 258 113	1 249 632	2 229 336	550 632	237 188	50 496	60 878	82 318	108 524	5 827 117
	2023	1 428 311	1 674 521	2 646 783	480 895	219 937	42 683	59 063	97 075	100 758	6 750 026

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: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

8 Valeur des importations

	2021 Mio. CHF	2022 Mio. CHF	2023 Mio. CHF	2022/2023 %
Valeur totale				
Produits pétroliers	3 704	6 124	5 686	-7,2
Pétrole brut	1 116	2 208	1 573	-28,8
Total	4 820	8 332	7 258	-12,9
Valeur par tonne				
	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	602.84	1 050.91	842.30	-19,9
Pétrole brut	482.93	729.62	572.41	-21,5
Total	570.06	941.09	764.22	-20,5

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

9 Statistique des exportations

	2021	2022	2023	2022/2023
Produits	t	t	t	%
Essences	22	15	10	-33,3%
Kérosène ¹	496 085	785 943	957 548	21,8%
Diesel	4 267	40 440	4 118	-89,8%
Huiles de chauffage	15 486	136 489	21 482	-84,3%
Bitumes	7 367	8 768	13 206	50,6%
Coke de pétrole	356	372	232	-37,6%
Lubrifiants	16 030	19 123	17 592	-8,0%
Gaz liquéfiés	69	8 159	3 816	-53,2%
Autres produits	21 015	40 472	10 662	-73,7%
Total	560 697	1 039 781	1 028 666	-1,1%

¹ Ravitaillement des compagnies aériennes étrangères dans le trafic aérien international; Ceux-ci sont compris dans les ventes intérieures (tabl. 1).

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

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

Moyens de transport	2021		2022		2023	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2 308 789	27,4	1 661 724	18,9	2 422 179	25,6
Rail	2 558 623	30,4	2 850 056	32,4	2 850 780	30,2
Route	660 407	7,8	582 274	6,6	581 830	6,2
Voie aérienne	69	0,0	103	0,0	79	0,0
Pipelines	2 889 166	34,3	3 709 259	42,1	3 596 718	38,1
Total	8 417 054	100,0	8 803 416	100,0	9 451 586	100,0

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

11 Statistique des moyens de transport par pays ¹

Pays		Voie fluviale t	Rail t	Route t	Voie aérienne t	Pipeline Produits t	Total t
Allemagne	2022	1 379 238	2 475 176	133 004	29		3 987 447
	2023	1 327 040	2 437 792	119 255	49		3 884 136
France	2022	0	15 964	47 896	1	683 209	747 070
	2023		25 822	57 244	2	853 168	936 236
Italie	2022		77 865	365 520	0		443 385
	2023		79 396	367 962	0		447 358
Pays-Bas	2022	217 382	35 199	5 114	23		257 718
	2023	788 591	17 434	6 776	0		812 801
Belgique	2022	57 189	196 312	5 442	24		258 967
	2023	303 174	165 745	6 292	1		475 212
Autres pays de l'UE	2022	2 554	41 975	15 466	0	0	59 995
	2023	2 628	99 131	14 752	1	0	116 512
Total UE	2022	1 656 363	2 842 491	572 442	77	683 209	5 754 557
	2023	2 421 433	2 825 320	572 281	53	853 168	6 672 255
Autres pays d'Europe	2022	2 425	3 766	573	1	0	6 765
	2023	0	4 857	366	1	0	5 224
Afrique	2022			115	1	1 439 156	1 439 272
	2023			115	0	1 181 831	1 181 946
Asie/Océanie	2022	2 919	1 315	2 275	5	605 032	611 546
	2023	739	4 018	2 750	3	74 119	81 629
Amérique	2022	18	2 483	6 868	19	981 862	991 250
	2023	7	16 583	6 317	21	1 487 600	1 510 528
Total	2022	1 661 725	2 850 055	582 273	103	3 709 259	8 803 415
	2023	2 422 179	2 850 778	581 829	78	3 596 718	9 451 582

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

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

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

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières

12 Oléoducs

			2021	2022	2023	2022/2023
Nom	Type de produit					%
Oléoduc du Jura	Pétrole brut	t	2 276 257	3 042 188	2 809 424	-7,7
Neuchâtelois	Spikes	t	95 233	20 321	9 415	-53,7
	Total	t	2 371 490	3 062 509	2 818 839	-8,0
	Débit moyen par heure	t/h	516	470	469	-0,2
Sapro	Mazout/Diesel	t	428 063	355 051	439 740	23,9
	Kérosène	t	158 695	317 771	412 324	29,8
	Total	t	586 758	672 822	852 064	26,6
	Débit moyen par heure	t/h	244	248	266	7,3

Sources: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro

13 Importations par les ports rhénans

	2021	2022	2023	2022/2023
Produits	t	t	t	%
Essences	464 348	382 950	578 694	51,1
Autres carburants	7 801	15 522	59 683	284,5
Mazout et Diesel	1 843 310	1 252 792	1 828 094	45,9
Lubrifiants	16	0	4 263	
Bitumes	9 277	2 000	0	-100,0
Autres produits pétroliers ¹	8 066	6 851	3 781	-44,8
Total	2 332 818	1 660 115	2 474 515	49,1

¹ Brut inclus

Source: ports rhénans des deux Bâles

14 Stations de marques ouvertes au public au 1^{er} janvier 2024

Marke	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 ²	Shop plus de 50 m ²	Part aux ventes des stations avec shop (%)	Total				
AGROLA	264	144	0	0	144	62	405	408	0	54	
AVIA	417	108	2	10	99	39	527	527	4	16	
BP	170	155	0	43	112	77	326	325	22	1	
COMBUSTIA	31					0	32	31			
COOP	2	257		0	255	99	258	259		6	
ENI SUISSE	118	147	0	41	117	80	266	265	11	12	
JUBIN	96	30	0	13	17	36	121	126			
MIDLAND	11	0	0	0	0	0	12	11	0		
MIGROL	158	148	0	28	120	75	307	306 ¹	2	30	
OELTRANS	17	3	1	2	1	17	21	21		0	
OIL!	17	2	0	1	1	27	20	19	0	0	
RUEDI RÜSSEL ²	305	30	0	30	0	17	327	335		0	
SHELL	43	118	0	36	81	92	170	161 ³	10	10	
SIMOND	31	0	0	0	0	0	31	31	0	0	
SOCAR	79	125	2	14	112	85	200	206	13	19	
SPURT	15			1		8	16	15		0	
TAMOIL	139	96	0	23	73	67	237	235	2	15	
VARO	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	
VOEGLIN-MEYER	33	5	0	0	5	26	36	38	0	0	
Total	1 948	1 368	5	242	1'137	71	3 314	3 321	64	163	

¹ Dont 62 avec logo Shell

² Incl. Miniprix

³ Dont 65 avec shops migrolino

Source: Avenenergy Suisse

15 Caractéristiques des stations-service

	2021	2022	2023
Nombre total des stations	3 325	3 314	3 321
stations sur autoroute	65	65	64
stations sans personnel	1 951	1 945	1 948
stations libre-service avec caisse	1 353	1 362	1 368
stations avec service	21	7	5
stations avec shop de moins de 50 m ²	211	228	242
stations avec shop de plus de 50 m ²	1 147	1 144	1 137
Installations avec diesel	3 297	3 297	3 303
Installations avec E85	24	21	20
Installations avec CNG	110	114	113
Installations avec LPG	43	43	45
Installations avec hydrogène	8	11	15
Installations avec station de recharge rapide	100	135	163
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
par station	1,290	1,228	1,229
par station sur autoroute	2,523	2,338	2,391
par station sans personnel	0,720	0,621	0,609
par station libre-service avec caisse	2,077	2,079	2,100
par station avec service	2,171	1,452	0,540
par station avec shop de moins de 50 m ²	1,247	1,143	1,107
par station avec shop de plus de 50 m ²	2,418	2,255	2,292

Source: Avenenergy Suisse

16 Part de la raffinerie aux ventes intérieures ¹

	2021	2022	2023
	%	%	%
Essence	26,2	33,8	32,8
Diesel	29,9	37,1	37,0
Kérosène	0,1	0,1	0,0
Total carburants	24,4	27,7	26,2
Mazout	24,6	32,2	32,1
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	100,0	100,0	29,9
Total combustibles	24,9	33,1	32,1
Autres produits finis	45,2	47,1	40,8
Gaz liquéfiés	45,2	47,1	40,8
Total	25,0	29,4	27,8

¹ 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	2022			2023		
	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t
Gaz liquéfiés	72 678	7 499	80 177	66 611	3 292	69 903
Naphta	11 716	5 203	16 919	4 072	0	4 072
Essence	702 154	0	702 154	705 964	0	705 964
Kérosène	1 368	20	1 388	355	9	364
Diesel	1 004 413	26 441	1 030 854	988 330	15	988 345
Mazout	680 608	7 920	688 528	639 668	1 312	640 980
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	19 605	421 999	441 604	226	0	226
Soufre	3 690	0	3 690	2 409	0	2 409
Autres distillats et produits	0	0	0	0	0	0
Benzène	31 302	15 926	47 228	25 094	19 346	44 440
Total	2 527 534	485 008	3 012 542	2 432 729	23 974	2 456 703

¹ Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs

Source: Carburas

18 Recettes fiscales ¹

	2021	2022	2023
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Impôts sur les huiles minérales			
Essences	1 241.032	1 206.470	1 215.085
Diesel	1 412.172	1 379.272	1 329.388
Kérosène	31.297	37.044	35.234
Mazout et autres produits ²	16.420	14.317	13.543
Autres ²	1.488	1.682	1.507
Total des impôts	2 702.409	2 638.785	2 594.757
Surtaxe sur l'essence	861.075	836.719	831.561
Surtaxe sur le diesel	899.816	864.902	824.498
Surtaxe sur le kérosène	21.356	25.278	24.042
Autres ²	1.362	1.585	1.351
Commission de perception	68.327	66.287	64.914
Taxe sur la valeur ajoutée ³	925.808	1 115.804	1 049.565
Autres revenus	2 777.744	2 910.575	2 795.931
Total recettes fiscales	5 480.153	5 549.360	5 390.688

¹ Recettes nettes après les rétrocessions, sans Liechtenstein

² Valeur estimée, hors TVA du secteur aérien

³ 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	Diesel	Mazout Extra-léger
Au 1^{er} janvier 2023	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
Impôt sur les huiles minérales	453.00	481.10	3.00
Surtaxe sur les huiles minérales	315.20	314.60	0.00
Total de l'impôt sur les huiles minérales	768.20	795.70	3.00
Taxe sur le CO ₂	0.00	0.00	318.00
Redevances d'importations ¹	0.00	1.50	-15.00
Taxe sur la valeur ajoutée ²	137.39	144.84	81.09
Autres taxes	137.39	146.34	384.09
Charge par 1000 litres	905.59	942.04	387.09
Charge en ct./l	90.56	94.20	38.71

¹ Y compris contribution pour réserves obligatoires.

² Valeur estimée

Sources: Carbura, Office fédéral de la statistique

20 Consommation brute d'énergie

	2021		2022	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	368 870	36,3	372 720	36,3
Force hydraulique	142 200	14,0	120 600	11,8
Combustibles nucléaires	202 150	19,9	252 140	24,6
Gaz	129 750	12,8	106 720	10,4
Charbon	3 700	0,4	3 850	0,4
Bois et charbon de bois	52 540	5,2	47 710	4,7
Ordures et déchets industriels	59 930	5,9	58 540	5,7
Autres énergies renouvelables	47 860	4,7	50 920	5,0
Electricité, solde import/export	8 690	0,9	12 180	1,2
Consommation brute	1 015 690	100,0	1 025 380	100,0

Source: Office fédéral de l'énergie

21 Consommation finale d'énergie

	2021		2022	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	344 920	43,4	347 090	45,4
Electricité	209 210	26,3	205 310	26,8
Gaz	122 280	15,4	101 650	13,3
Charbon	3 700	0,5	3 850	0,5
Energie du bois	46 390	5,8	41 270	5,4
Déchets industriels	12 030	1,5	12 280	1,6
Chaleur à distance	23 090	2,9	21 360	2,8
Autres énergies renouvelables	33 100	4,2	32 260	4,2
Consommation finale	794 720	100,0	765 070	100,0

Source: Office fédéral de l'énergie

22 Bilan pétrolier suisse 2023

	Pétrole brut		Carburants ¹			
		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 ³	2022	3 098	1 934	3	1 255	2 628
	2023	2 851	2 091	3	1 675	2 808
Exportation	2022	0	0	0	0	34
	2023	0	0	0	0	4
Changement de produits	2022		0	0	0	-148
	2023		-1	0	0	-110
Delta stocks commerce en gros ⁵	2022	-19	71	0	128	139
	2023	48	-18	0	-29	-163
Ventes en gros	2022		2 005	3	1 383	2 585
	2023		2 073	3	1 646	2 531
Achat consommateurs	2022		-2 005	-3	-1 383	-2 585
	2023		-2 073	-3	-1 646	-2 531

¹ Sans biocarburants

² Dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit

³ Sans la consommation propre de la raffinerie

⁴ Soufre, benzène inclus

⁵ + = réduction, - = augmentation

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

Huiles de chauffage		Autres produits			Total 1000 t
Extra-léger 1000 t	Moyennes et lourdes 1000 t	Coke de pétrole 1000 t	Autres produits énergét. ² 1000 t	Produits non énergétiques 1000 t	
1871	429	24	76	522 ⁴	11840
1934	7	25	74	501	11969
24	441	0	8	103	610
10	5	0	4	72	95
148	0			0	0
110	0			0	-1
119	12		0	50	500
-43	-1		0	3	-203
2114	0	23	68	470	8651
1991	1	24	70	432	8771
-2114	0	-23	-68	-470	-8651
-1991	-1	-24	-70	-432	-8771

Editeur/Design

Avenergy Suisse

Auteurs

Roland Bilang, Ueli Bamert, Fabian Bilger

Photos

Cover: [istockphotos.com/bortnikau](https://www.istockphotos.com/bortnikau)

Avenergy Suisse (Archiv), [gettyimages.ch](https://www.gettyimages.ch),
[keystone-sda.ch](https://www.keystone-sda.ch), [istockphotos.com](https://www.istockphotos.com), [shutterstock.com](https://www.shutterstock.com),
[flughafen-zuerich.ch](https://www.flughafen-zuerich.ch), www.marinetraffic.com

Impression

Galledia Print AG, Altstätten SG

