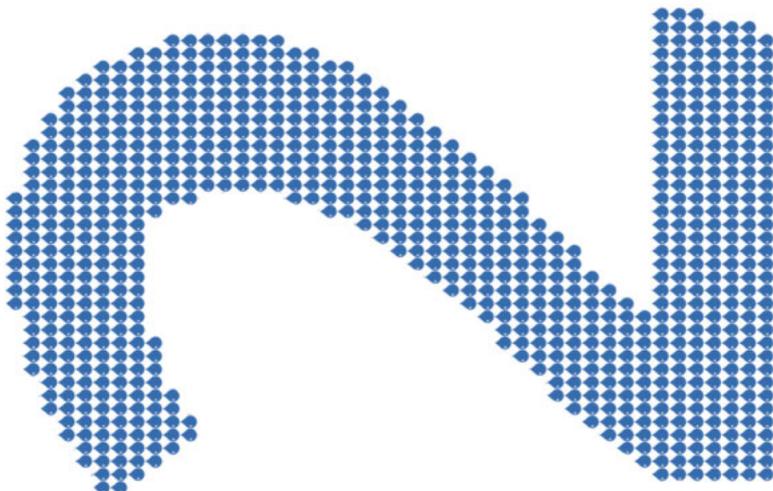
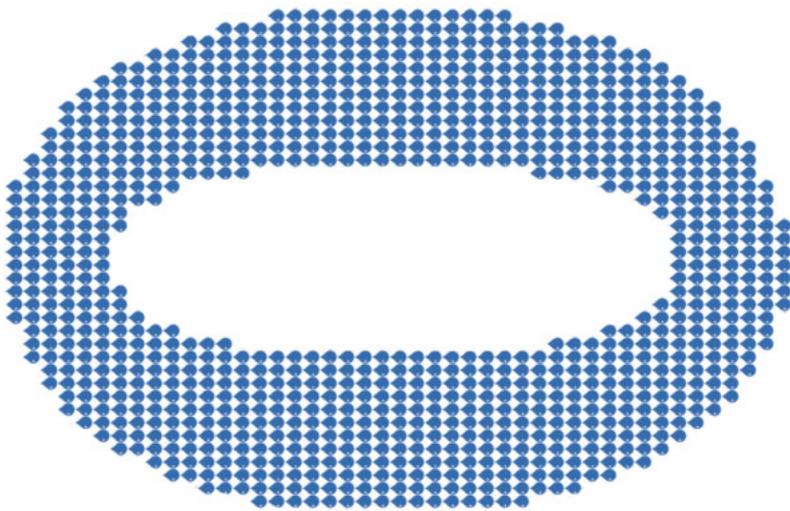
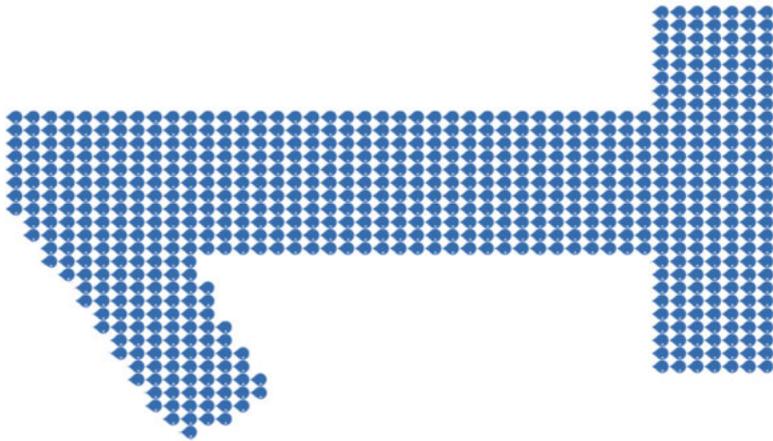




# Rapport annuel





2\_L'Union Pétrolière en bref

---

## **EDITORIAL**

3\_Chiffres clés

4\_Préface

6\_L'économie pétrolière résiste  
bien aux turbulences

12\_Interview

---

## **FAITS**

18\_Produits pétroliers en Suisse

18\_Marché et consommation

20\_Politique énergétique

23\_Transport, traitement et distribution

26\_Importations et exportations

28\_Produits, technique et environnement

30\_Pétrole au niveau international

30\_Le prix du pétrole au plus bas depuis dix ans

34\_Membres, comité et bureau

38\_Glossaire

---

## **TABLEAUX**

39\_Tableaux no 1 à 23

---

## L'Union Pétrolière en bref

En tant qu'association qui couvre l'économie pétrolière en Suisse, l'Union Pétrolière (UP) défend les intérêts de ses membres et en favorise la promotion. Les 27 membres actuels effectuent quelque 95% des importations de pétrole brut et de produits pétroliers.

La tâche de l'Union Pétrolière consiste, entre autres, à jouer le rôle de plaque tournante entre grand public et branche elle-même en matière d'information sur l'agent énergétique pétrole. L'UP est le premier point de contact en Suisse pour toutes les questions concernant le transport, le traitement et l'utilisation des produits pétroliers.

D'un autre côté, l'Union Pétrolière représente, à l'extérieur, les questions importantes et les sollicitations de l'industrie pétrolière dans tous les domaines de la branche. Ce sont particulièrement la normalisation de la qualité des produits pétroliers, le maintien ou l'instauration de la libre concurrence entre les agents énergétiques, l'analyse des projets de dispositions législatives et leur application dans les domaines de l'énergie, de l'environnement, de la fiscalité, les relations publiques et la publicité pour les produits pétroliers, ainsi que le soutien de la recherche innovatrice dans le secteur de l'énergie.

L'Union Pétrolière soutient un système économique libéral et de droit privé et n'intervient en aucune façon dans la concurrence interne à la branche. Politiquement neutre, elle n'exerce aucune activité commerciale et ne vise aucun but lucratif.

## 4,5 mrd. t

La capacité de raffinage des 634 raffineries a atteint 4,5 milliards de tonnes au niveau mondial. Ainsi, le record de 2012 a été dépassé.

## -66%

La baisse des prix du pétrole brut s'est poursuivie en 2015. Par rapport à la valeur de l'année précédente, un baril du brut de référence, Brent, a été négocié environ 66% meilleur marché au dernier jour de cotation.

## 51,2%

Plus de la moitié des importations de produits finis concernaient, en 2015, les produits du groupe gasoil (mazout et diesel).

## 35,1%

Malgré les bas niveaux du Rhin au second semestre, le Rhin a été, après le chemin de fer (42,3%), le second plus important moyen de transport pour l'importation de produits finis en Suisse.

## 1.49 CHF/l

Selon l'indice suisse des prix à la consommation (IPC), la moyenne annuelle d'un litre d'essence sans plomb 95 se situait en 2015 à CHF 1.49 (2014: CHF 1.72).

## 1,1%

Depuis l'introduction de l'obligation de compensation de CO<sub>2</sub> pour les importateurs de carburants fossiles, le marché des biocarburants connaît un nouveau regain en Suisse: la part des biocarburants aux ventes de carburant s'est élevée à 1,1%.

## 72%

Les stations-service qui disposent d'un shop ont représenté, l'année dernière, 72% des ventes de carburant; elles constituent ainsi un important facteur de concurrence entre les sociétés pétrolières.

## 65

La Suisse compte 65 stations d'auto-route, séparées entre elles par une distance moyenne de 22 kilomètres. Ces stations enregistrent le plus gros chiffre d'affaires.

## 1,6 mrd. CHF

A la suite des prix avantageux du pétrole, l'économie nationale suisse 2015 devrait bénéficier d'un allègement de charges d'environ 1,6 milliard de francs pour les seuls carburants.

## 10

En cours d'exercice, la direction a pris officiellement position dans dix projets de loi politiques et techniques.



## Le pétrole: désirs, fantaisies, données

### Chère lectrice, cher lecteur,

Les bouleversements sur les marchés internationaux du pétrole ne sont pas encore terminés: la forte chute des prix du pétrole s'est poursuivie en 2015. Jusque dans un passé récent, le courant principal prévoyait des augmentations massives des prix du pétrole, suite à une demande croissante, et des réserves de plus en plus faibles. On proposait même des prix allant jusqu'à 200 dollars le baril.

Dans quelle direction vont évoluer les prix du pétrole? La question reste ouverte. Cependant, les évolutions sur le marché au cours de dernières décennies le montrent clairement: effectuer des prévisions de prix sur ce marché relève presque de l'impossible. Les deux «crises des prix du pétrole» des années 1970, la baisse consé-

cutive des années 1980 et 1990 et la valse des prix au début de ce siècle n'ont été détectées que dans les grandes lignes. Cela est lié avant tout à la multitude des fournisseurs de pétrole dont les intérêts ne sont pas convergents, et qui, quand il s'agit du marché pétrolier et gazier, agissent souvent aussi bien en fonction d'opportunités économiques que politiques. Les

derniers mois ont montré que plusieurs producteurs de pétrole attachaient davantage d'importance – du moins à court terme – à défendre leurs parts de marché qu'à optimiser les recettes pétrolières.

Finalement, que le prix du pétrole augmente ou baisse, la demande mondiale de pétrole continue de croître. Malgré des prévisions conjoncturelles moroses, on a consommé en 2015 environ 1,5 million de barils par jour de plus que l'année précédente. Depuis déjà des décennies, la consommation pétrolière ne cesse d'augmenter. Dans ce contexte, il faut accueillir avec un brin de scepticisme les prophéties sur

**Dans quelle direction vont évoluer les prix du pétrole? La question reste ouverte. Effectuer des prévisions de prix sur ce marché relève presque de l'impossible.**

le prétendu «pic de la demande» imminent, lesquelles ont succédé aux craintes d'une pénurie des ressources «pic de production de pétrole» (peak oil). Même si l'avenir ne peut être tiré du passé, aucune preuve tangible ne laisse présager que les consommateurs vont se détourner rapidement de «l'or noir» et cela malgré le battage médiatique temporaire, tel que rouler en voiture électrique «autonome», ce qui pourrait signifier aussi de renoncer à sa propre voiture.

Les efforts des Etats de protéger davantage le climat et de promouvoir les énergies renouvelables laisseront, ces prochaines années, à n'en pas douter, leurs traces dans le mix énergétique international. Ainsi, il est tout à fait concevable que ce dernier change la donne au détriment des énergies fossiles et que la part relative du pétrole dans l'approvisionnement mondial en énergie se réduise. Mais si l'on considère l'évolution en chiffres absolus, l'immense besoin de rattrapage des pays émergents au cours des prochaines décennies plaide plutôt en faveur d'un accroissement de la demande de la plupart des agents énergétiques – il en va de même du pétrole qui maintiendra encore sa position dominante à très long terme, en tant qu'agent énergétique dans le secteur de la mobilité. C'est pourquoi, vu les événements actuels sur les marchés pétroliers avec la modification de l'ordre des priorités, l'industrie mondiale du pétrole se profilera peut-être dans d'autres configurations, mais en ressortira assurément renforcée.

A l'assemblée générale de 2016, je mets fin à mon mandat de président de l'Union Pétrolière. Je jette un regard rétrospectif sur une activité de plus de deux décennies dans l'industrie pétrolière suisse, laquelle m'a confronté tous les jours à de nouveaux et captivants défis. J'ai toujours été impressionné, et je le reste encore, par la nouveauté, telle que la capacité de changement et d'adaptation de notre industrie, le professionnalisme de ses collaborateurs et l'aspiration à plus d'efficacité à tous les niveaux, afin d'accroître les avantages des clients.

Je remercie tous ceux avec lesquels j'ai pu collaborer pour les bons moments passés ensemble et souhaite à notre branche, à l'Union Pétrolière et à ses collaborateurs, ainsi qu'à mon successeur plein succès pour l'avenir.

---

**Dans le contexte des événements actuels sur les marchés pétroliers, l'industrie mondiale du pétrole ressortira assurément renforcée.**

---



ROLF HARTL, PRÉSIDENT DE L'UNION PÉTROLIÈRE



La chute des prix du brut en 2015 relève de la politique et essentiellement de l'offre.

## L'économie pétrolière résiste bien aux turbulences

C'est quand le train-train quotidien est perturbé que nous réalisons à quel point notre vie dépend toujours du pétrole, localement et à l'échelon mondial. Des sujets comme le prix du pétrole, la sécurité d'approvisionnement et les risques liés aux investissements ont suscité beaucoup d'attention de la part des milieux politiques et de la population.

En janvier, presque en même temps que se produisait le «choc du franc», l'industrie pétrolière de notre pays était confrontée au fait que la production de la Raffinerie de Collombey allait être stoppée dans le courant de l'année. Les deux événements ont donné encore du grain à moudre les mois suivants<sup>1</sup>. L'année économique 2015 a

<sup>1</sup> S'agissant des effets du franc fort, voir «Eclaircissement sur la politique énergétique suisse», page 20 s.

cependant été dominée par un autre phénomène: la chute continue du prix du brut, qui a atteint un premier point le plus bas dès le début de l'année, sans encore toucher le fond.

### Le jeu du marché pétrolier

En 1972, le Club de Rome alarmait le monde en pronostiquant que l'humanité allait bientôt manquer de pétrole et que le prix de celui-ci deviendrait inabordable. Plus de quatre décennies plus tard, c'est le contraire qui s'est produit: fin 2015, le prix d'un baril (159 litres) de Brent, le brut de la mer du Nord, était descendu nettement sous la barre des 40 dollars et atteignait son niveau le plus bas depuis sept ans. La raison de cette chute des prix est simple: l'offre de pétrole est supérieure à la demande, car la croissance économique – notamment celle de la Chine – a été moins importante que prévu. Le prix du pétrole a donc été pris par moments dans le tourbillon d'une ambiance générale morose des marchés financiers. Du côté de l'offre, ce sont les mécanismes du marché qui ont joué; c'est une conséquence bienvenue du renoncement de l'OPEP à restreindre sa production. L'extraction pétrolière nord-américaine a d'abord mieux résisté que prévu à la baisse des prix. Et le retour planifié de l'Iran en tant que pays producteur important sur le marché pétrolier mondial a eu un effet d'amortisseur sur les prix déjà avant la levée des sanctions économiques (voir aussi «Pétrole au niveau international» à la page 30 ss.).

Les consommateurs de notre pays profitent du pétrole bon marché au même titre que les entreprises. Rien que sur les coûts des carburants, l'économie suisse doit avoir bénéficié d'un allègement de charges d'un ordre de grandeur supérieur à 1,5 milliard de francs sur l'ensemble de l'année. Mais, pour les pays producteurs, l'effritement du prix du pétrole est douloureux. Avec un baril inférieur à 40 dollars, les sociétés exploitantes nord-américaines disparaissent du marché à vue d'œil. Les procédés d'extraction de l'huile de schiste permettent cependant de remettre rapidement les installations en route dès que les prix grimpent à nouveau.

La situation est plus dramatique pour les pays exportateurs dont les recettes publiques sont lourdement pénalisées par la chute des prix. Au Venezuela, par exemple, l'état d'urgence économique a été instauré en janvier 2016. Le pays a misé trop exclusivement sur l'or noir et la gouvernance de l'Etat. D'autres pays, comme la Russie, le Nigeria ou l'Irak, sont menacés de désastre économique à cause de leur dépendance unilatérale aux matières premières énergétiques.

---

**Globalement, l'année 2015 nous rappelle une chose simple: le prix du pétrole est un facteur central de notre économie.**

---

#### OPEP

Pour en savoir plus → p. 38

---

**La libération temporaire des stocks obligatoires a permis à la branche de démontrer la robustesse du système.**

---

### L'économie sous l'effet du prix du pétrole

La chute des prix a aussi provoqué de l'instabilité sur les marchés financiers. Les pays exportateurs, grands demandeurs d'actions et d'obligations des pays industrialisés, ont développé un besoin croissant de liquidités et ont donc commencé à retirer leurs investissements. Avec des pétrodollars dans les fonds publics, il faut maintenant boucher les trous dans les caisses des Etats producteurs de pétrole.

Le faible niveau des prix n'a d'ailleurs pas seulement pesé sur le cours des actions, mais aussi sur l'inflation. L'indice des prix à la consommation a stagné, l'année dernière, en Suisse et dans l'espace européen.

Cela a parfois servi par exemple de justification à la Banque centrale européenne pour sa politique monétaire expansionniste. Les banques d'émissions s'efforcent de maintenir à moyen terme le taux d'inflation à 2% à peine. De ce fait, la chute du prix du pétrole a été considéré par les experts comme en partie responsable du maintien de la politique du taux d'intérêt zéro.

Fin 2015, l'Agence internationale de l'énergie (AIE) estimait que l'extraction de pétrole reste supérieure à la demande et que les stocks continueront d'augmenter sur un marché déjà inondé. D'autre part, les analystes estiment qu'en 2016, les investissements globaux de l'industrie pétrolière seront inférieurs d'environ 300 milliards de dollars à ceux d'il y a encore deux ans. Cela implique des risques à longue échéance pour l'économie mondiale: plus les sous-investissements sont importants, plus le prix du pétrole sera susceptible de remonter rapidement à l'avenir. Jusqu'ici, la devise de l'industrie pétrolière pour les temps difficiles a en tout cas toujours été la suivante: «Le meilleur moyen de lutter contre les prix bas du pétrole, ce sont les prix bas.» Globalement, l'année 2015 nous rappelle une chose simple: le prix du pétrole est un facteur central de notre économie.

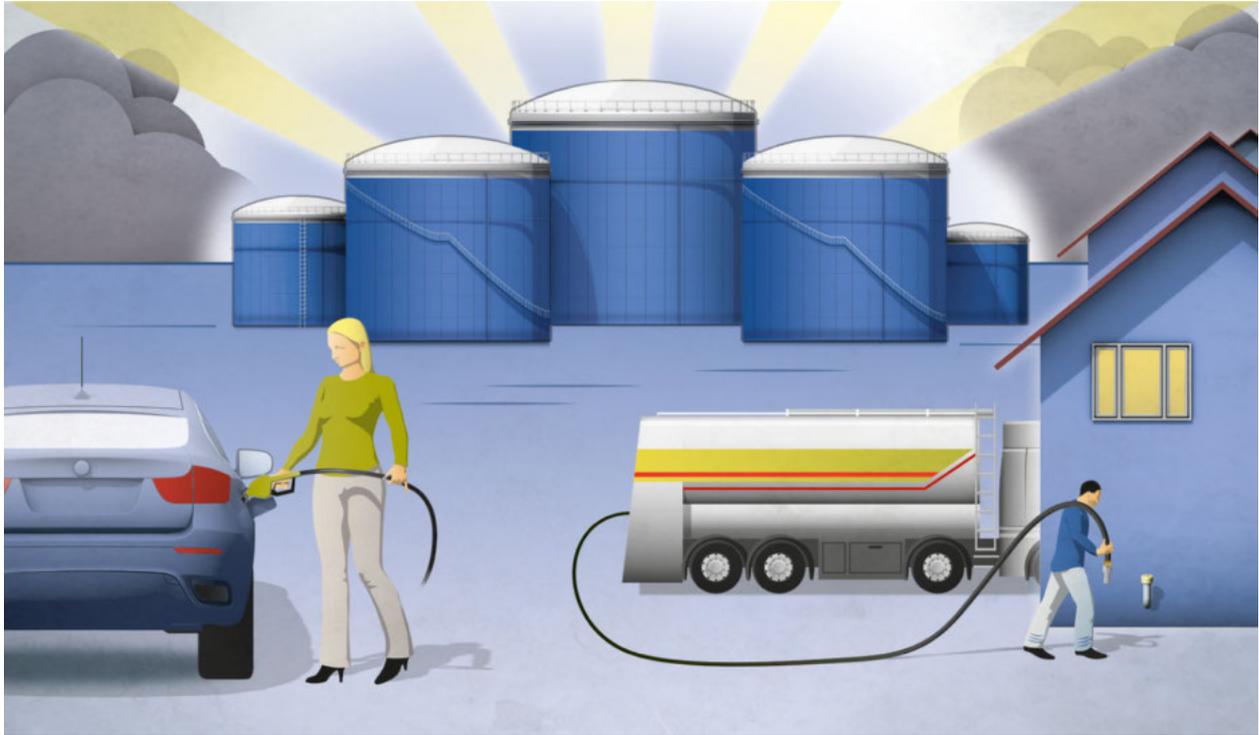
### La résilience de l'approvisionnement est démontrée

Tandis que le prix du pétrole jouissait d'une attention presque quotidienne de la part des consommateurs et des médias, l'approvisionnement logistique du marché en produits pétroliers n'a heureusement pas fait beaucoup parler de lui. Une discrétion qui n'allait pas de soi après l'arrêt de production de la Raffinerie de Collombey VS dès le printemps 2015, à laquelle s'est ajoutée, fin octobre, une fuite dans un échangeur de chaleur ayant entraîné un arrêt temporaire de la production de celle de Cressier NE. En cas de panne de courte durée des deux raffineries de notre pays, la sécurité d'approvisionnement est normalement assurée par la capacité suffisante des autres voies d'approvisionnement. Cette fois, cependant, la capacité de transport était fortement restreinte sur le Rhin en raison du faible niveau d'eau, et sur le rail suite à une surcharge des chemins de fer allemands. Il en a résulté pour la Suisse une situation d'approvisionnement tendue pour le diesel, l'essence et le mazout. L'Office fédéral pour l'approvisionnement économique du pays (OFAE) a donc autorisé, en octobre 2015, une réduction temporaire des stocks obligatoires, dont 2,7% ont été prélevés en novembre 2015. La branche a ainsi démontré la robustesse du système.

#### Résilience

La capacité de systèmes techniques à ne pas être totalement hors service en cas de panne imprévue, ou de se remettre en fonction le plus rapidement possible.

**Le scénario de référence de l'AIE table sur le fait que la consommation augmentera à plus de 100 millions de barils/jour d'ici 2035.**



**Test réussi: en 2015, l'industrie pétrolière a fait la preuve de la robustesse et de la flexibilité du système d'approvisionnement.**

Les consommateurs en bout de chaîne n'ont rien perçu de cette situation tendue, mais les milieux politiques ont pris acte du fait que l'économie pétrolière avait résisté à ce choc des réalités. Dans sa réponse à une interpellation en ce sens au Conseil national, le Conseil fédéral a fait observer que le degré de diversification et la flexibilité de l'approvisionnement pétrolier de la Suisse étaient élevés, tant en ce qui concerne les pays d'origine que les vecteurs de transport à disposition pour l'importation.

Plus le nombre d'options disponibles est élevé (voies d'acheminement, pays d'origine, production indigène), plus l'approvisionnement est résistant. Avec l'arrêt de la Raffinerie de Collobey, une option à long terme ou durable a été perdue. Cela augmentera inévitablement la pression sur les possibilités restantes. Du coup, la surveillance et le stockage stratégique, tels qu'ils sont pratiqués par l'industrie pétrolière et l'approvisionnement économique du pays, gagnent en importance.

---

**Quand le progrès recèle des externalités, le principal défi consiste à les amortir, plutôt qu'à empêcher le progrès.**

---

**Stranded assets**  
Pour en savoir plus  
→ p. 38

### Le fantôme des stranded assets

Dans le contexte du sommet de Paris sur le climat (COP21) de décembre 2015, l'expression de «bulle carbone» a défrayé la chronique. Selon cette thèse, la protection du climat imposerait que les émissions cumulées de CO<sub>2</sub> ne dépassent plus une fourchette de 900 à 1600 gigatonnes jusqu'en 2050. De ce fait, une grande partie des réserves pétrolières prouvées, que les entreprises cotées en bourse inscrivent dans leur comptabilité, deviendrait sans valeur, car inexploitable. Ceux qui utilisent ce genre d'arguments partent du principe que la quantité de pétrole exploitable à l'avenir dépend de ce qui leur paraît «acceptable» ou «supportable» selon les extrapolations actuelles.

Il y a certes des raisons de penser qu'une conception plus efficace a permis de stabiliser la consommation de carburants et de combustibles dans les économies développées. La plupart des prévisions à long terme indiquent cependant que la demande en produits pétroliers continuera d'augmenter. L'AIE esquisse certes, dans

**Les réserves pétrolières devraient être considérées par les milieux politiques comme ce qu'elles sont: des sources précieuses de bien-être et de développement.**

son scénario «450», des conditions-cadres dans lesquelles la consommation pétrolière stagnerait à environ 90 millions de barils/jour d'ici 2020 et pourrait baisser à 80 millions jusqu'en 2035. Dans le scénario de référence, elle table cependant sur le fait que la consommation augmentera à plus de 100 millions de barils/jour jusqu'en 2035. La croissance de la demande viendra surtout des pays en développement et émergents, qui, en dépit de modèles de croissance plus économes en énergie et en émissions, ont un énorme besoin de rattrapage en termes de mobilité et de production d'électricité. A cela s'ajoute le fait que du pétrole – et du charbon – seront aussi utilisés dans les économies développées afin de combler les lacunes d'approvisionnement à court et à moyen terme. Même les «nouvelles énergies renouvelables», sur lesquelles l'avenir énergétique européen est censé reposer, ont besoin de capacités de réserve fossiles dans lesquelles il doit être possible de puiser.

A cette dépendance des consommateurs s'ajoute enfin celle de la plupart des pays producteurs, qui ont besoin de vendre du pétrole à n'importe quel prix pour alimenter leurs finances publiques et leurs prestations sociales. Objectivement, la «bulle carbone» n'est qu'une bulle sémantique qui finira par éclater au contact de la réalité.



**La croissance du bien-être mondial entraînera au cours des prochaines décennies une augmentation de la demande en biens et en mobilité.**

### **Aujourd'hui compte aussi, pas seulement après-demain**

Aujourd'hui, plus personne ne doute sérieusement de l'impact des combustibles fossiles sur le climat. Mais cela ne signifie pas que le pétrole et le gaz ne causent que des dommages. Aussi longtemps que la nouvelle architecture énergétique n'est pas établie, les réserves pétrolières devraient être considérées comme ce qu'elles sont: des sources de bien-être et de développement précieuses et exploitées au prix de beaucoup d'efforts et de risques financiers considérables.

Le monde dans lequel nous vivons, travaillons et nous déplaçons serait inimaginable sans le pétrole. Encore plus d'êtres humains seraient contraints de marcher pendant des heures pour se rendre dans une école ou une clinique. Malgré toutes les prévisions alarmistes, le pétrole est toujours synonyme de progrès. Et si le progrès recèle des externalités, le principal défi politique et technique de notre société consiste à amortir ces externalités plutôt qu'à empêcher le progrès.

## Cinq ans après le tournant pris, quel est le bilan intermédiaire de la politique énergétique suisse?

Le chemin pris par la politique énergétique suisse – surtout par l’octroi de subventions – conduit à une économie planifiée inefficace du système énergétique. Aymo Brunetti, professeur d’économie politique à l’Université de Berne, et Rolf Hartl, président de l’UP, en tirent le bilan.

### Energies renouvelables

Pour en savoir plus  
→ p. 38

**AYMO BRUNETTI\*** Je crains que la politique énergétique de la Confédération n’aille pas dans la bonne voie. Elle suit une logique politique, mais pas pertinente ni économique. Au centre de cette stratégie énergétique, il y a les subventions; il était facile de commencer par cela. Mais il est très improbable que cette économie de subventions puisse être remplacée par un vrai système incitatif. Nous allons donc sans doute avoir un cumul d’effets négatifs, le subventionnement et la taxation peu incitative. Toute l’approche de la Confédération me paraît problématique, car elle résulte en quelque sorte d’un parti pris et débouche finalement sur un contrôle planifié du système énergétique.

D’un point de vue économique, il est également faux de vouloir contrôler la consommation d’énergie. Celle-ci ne génère aucun externalité

**«Il est improbable que l’économie de subventions puisse être remplacée par un vrai système incitatif.» AYMO BRUNETTI**

en tant que telle. Seuls les effets négatifs de la consommation d’énergie devraient être correctement quantifiés, par exemple les émissions de gaz à effet de serre ou les dangers liés à l’énergie nucléaire. Une différenciation entre les diverses formes d’énergie serait juste. Du point de vue de

l’externalité, il existe des formes d’énergie plus ou moins nocives et les énergies renouvelables peuvent se classer en règle générale plus favorablement que celles d’origine fossile.

**ROLF HARTL\*\*** Le problème de cette approche, je le vois dans le recensement des externalités. Elles existent dans toutes les formes d’énergie, même renouvelables, pensez seulement aux problèmes posés par les biocarburants. Ces derniers peuvent être bons pour le climat, tout en représentant incontestablement une pollution pour l’environnement. Il y a aussi les dangers représentés par les barrages vieillissants. Il est important que ces effets soient mesurés aussi dans toute leur portée, dans le cadre d’analyses de cycle de vie prenant en compte tous les flux de matières.

Nous sommes d’accord sur la nocivité de l’économie de subventions dans le domaine de l’énergie: elle crée des structures non durables. Cela génère finalement aussi un handicap compétitif dont la prochaine génération aura à gérer les conséquences. Il se peut même que la forme pure de la taxe d’incitation soit un vœu pieux dans un contexte de «realpolitik», comme nous l’avons vécu avec le changement d’affectation de la taxe sur le CO<sub>2</sub>.

### Biocarburants

Pour en savoir plus  
→ p. 38



Pour Rolf Hartl (à gauche) et Aymo Brunetti (à droite), l'évaluation des effets négatifs de la consommation d'énergie représente un défi important.

**A. B.** L'affectation partielle des recettes de la taxe sur le CO<sub>2</sub> au Programme Bâtiments fut cependant l'erreur des partisans d'une taxe d'incitation! Car un nouvel impôt a été institué, quel que soit le nom qu'on lui donne.

**Les subventions, ce n'est pas bien et les taxes incitatives sont détournées: que reste-t-il?**

**R. H.** Nous avons aussi eu des expériences positives avec les taxes incitatives, par exemple pour réduire successivement la teneur en soufre du maout. Une taxe incitative peut donc fonctionner, et cet exemple est oublié dans la politique actuelle.

---

**\*AYMO BRUNETTI** est professeur ordinaire d'économie politique et d'économie régionale, ainsi que directeur du Center for Regional Economic Development (CRED) de l'Université de Berne. C'est lui qui dirige le comité consultatif «Avenir de la place financière» mis en place à la demande du Conseil fédéral. Auteur de nombreux ouvrages spécialisés, Aymo Brunetti vit avec sa famille à Biel-Benken BL.

**\*\*ROLF HARTL** est président de l'Union Pétrolière (UP), dont le siège est à Zurich. Il est avocat indépendant depuis 2011, après avoir été directeur de l'UP entre 1994 et 2011. Rolf Hartl est notamment président du Conseil suisse de l'énergie et président de la Fondation pour la protection du climat et la compensation de CO<sub>2</sub>. Ce juriste (Dr iur.) vit avec son épouse à Eglisau ZH.

**A. B.** Je partage ce point de vue. En principe, l'Etat devrait rester bien davantage en dehors du marché énergétique qu'il ne le fait. La politique énergétique se base sur l'idée fautive des perspectives énergétiques selon laquelle il y aurait une lacune entre une offre insuffisante et une demande trop importante, et que la production d'énergie devrait donc être encouragée. Si une telle situation de pénurie se crée, les augmentations de prix produisent automatiquement les

---

**«L'économie de subventions dans le domaine de l'énergie génère finalement aussi un handicap compétitif.» ROLF HARTL**

---

bonnes incitations. Et si, en plus, les externalités sont correctement quantifiées, les marchés s'accommodent fort bien de telles pénuries. L'Allemagne aussi commet cette erreur de l'interventionnisme en profondeur de l'Etat, et je crains que nous ne puissions plus éviter de faire la même chose. Mais d'autres pays ne pourront tout simplement plus s'offrir cette voie de l'économie de subventions. En raison des caisses vides, l'exemple allemand fera peu d'émules. Il serait important que la Suisse reste ouverte aux évolutions internationales, techniquement et politiquement.



**«Plus les objectifs de protection du climat sont ambitieux, plus les possibilités de financer des projets de compensation à l'étranger devraient être étendues.» ROLF HARTL**

**R. H.** Un jour viendra où la Suisse ne pourra plus se payer non plus une économie de subventions. On verra alors que les décisions apparemment entrepreneuriales, mais qui résultent en fait des subventions, ont entraîné énormément de mauvais investissements.

**«En principe, l'Etat devrait rester bien davantage en dehors du marché énergétique qu'il ne le fait.» AYMO BRUNETTI**

**Quelle protection du climat la Suisse peut-elle alors s'offrir?**

**A. B.** D'un point de vue économique, c'est tout-à-fait clair: chaque franc destiné à la protection de l'environnement doit être utilisé efficacement. Il est totalement absurde de vouloir réaliser l'essentiel des ambitieux objectifs CO<sub>2</sub> de la Suisse dans le pays. La lutte contre le changement climatique est une tâche planétaire. Avec les moyens mis à disposition en Suisse, on peut faire par exemple bien davantage en Chine – où les problèmes sont grandissants – que chez nous. L'élément clé d'un régime CO<sub>2</sub> efficace et politiquement jouable doit consister à pouvoir mettre en œuvre une part substantielle de ces mesures à l'étranger.

**R. H.** Nous payons aujourd'hui, sur le marché intérieur artificiel du CO<sub>2</sub>, entre 50 et 150 francs par tonne de CO<sub>2</sub> dans le cadre des projets de compensation des importateurs de carburants. On s'oriente sur le montant des pénalités à payer au cas où l'objectif de compensation ne serait pas atteint. Sur le marché international, en revanche, on paie entre un demi-dollar et environ dix euros. La question se pose maintenant de savoir comment les choses se présenteront pendant la prochaine période, après 2020. Plus les objectifs de protection du climat sont ambitieux, plus les possibilités de prendre des mesures à l'étranger devraient être étendues.

**Comment les objectifs climatiques globaux peuvent-ils être atteints?**

**A. B.** A mon avis, un système de gestion global du CO<sub>2</sub> ne fonctionne pas au moyen de taxes incitatives, qui peuvent être un instrument tout-à-fait pertinent dans d'autres domaines de portée plutôt locale.

**R. H.** L'effet incitatif d'une taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles et les carburants est incertain, car nous ne connaissons pas l'élasticité des prix due à la demande. De plus, je ne vois pas de consensus politique dans la fixation du montant d'une telle taxe. D'autre part, comme l'Europe l'a montré, les systèmes d'échange de quotas d'émissions (SEQE) peuvent subir l'influence des divers intérêts.

**A. B.** En dépit des problèmes liés sans doute aux systèmes d'échange de quotas d'émissions mal fagotés, comme le système européen, je pense que le principe de l'échange des quotas d'émissions s'avérera être le meilleur système. Le niveau des émissions de CO<sub>2</sub> s'orientera sur une valeur considérée comme encore insignifiante par les scientifiques. Dans un système d'échange des quotas d'émissions interconnecté, cela devrait donner le prix du CO<sub>2</sub>. La simple interconnexion des divers SEQE régionaux constituerait un pas important. Un SEQE global aidera aussi les pays émergents et en développement à honorer les engagements pris, en décembre 2015, lors de la conférence de Paris sur le climat.

**R. H.** Le procédé séquentiel me paraît très important, un SEQE global doit être constitué pas à pas et nous devons prendre garde à ce que la Suisse ne se retrouve pas subitement à faire cavalier seul dans ce processus et à en subir les inconvénients. A cet égard, il va aussi falloir examiner de très près la nouvelle loi sur le CO<sub>2</sub>. Nous ne devons pas nous enliser avec des instruments de protection du climat et créer des solutions «spéciales suisses» incompatibles à l'échelon international.

#### Quels sont les dangers de la «bulle carbone» pour l'économie suisse?

**R. H.** On entend souvent dire que les investissements de l'industrie pétrolière seront réduits à néant dès que les objectifs climatiques fixés à Paris seront mis en œuvre, et que cela pourrait précipiter le monde dans la prochaine crise financière.

**A. B.** Cet argument est erroné. Il arrive souvent que des investissements malheureux entraînent des pertes et des faillites. C'est certes regrettable pour les actionnaires et les collaborateurs des entreprises concernées, mais ça n'a rien à voir avec une crise systémique. Il s'agit d'un processus tout à fait normal en cas de changement structurel. Cela ne poserait un problème que si ces pertes survenaient dans des banques insuffisamment capitalisées. Il faudrait que ces gros amortisseurs soient contraints d'agir pour que cela menace la stabilité financière. Mais, même si les banques détenaient beaucoup d'actifs sur le marché pétrolier, cela ne serait pas vraiment un problème dans la mesure où le changement s'opère sur plusieurs années et n'est pour l'instant qu'annoncé. C'est une différence fondamentale avec la bulle immobilière américaine du début des années 2000.

**R. H.** De plus, la consommation mondiale de pétrole augmente chaque année d'environ 0,5 à 1 million de barils/jour malgré la protection du climat, les efforts d'économies et le marasme économique. La croissance n'est certes plus exponentielle, mais elle existe toujours. Une industrie qui évolue dans cet environnement de la demande réelle ne peut pas être une «bulle». Le facteur temps me paraît aussi central: les entreprises ont suffisamment de temps pour affronter la transition. C'est aussi pour cela que l'industrie



#### «Une décarbonisation complète de l'économie n'est ni réaliste, ni économiquement pertinente.» **AYMO BRUNETTI**

est bien diversifiée. Une entreprise pétrolière et gazière classique doit s'interroger en permanence sur l'avenir de ses affaires. Il en a toujours été ainsi.

**A. B.** Même si nous admettions qu'un grand bond technologique a été réalisé, par exemple dans le domaine des batteries, sa pénétration du marché ne serait pas assez rapide pour provoquer une crise susceptible de menacer la stabilité financière.

**R. H.** Les représentants de la philosophie de la «bulle carbone» semblent ne pas réaliser non plus qu'un affaiblissement des sociétés pétrolières et gazières occidentales privées entraînerait automatiquement un renforcement des entreprises étatisées, notamment celles de l'Iran ou de l'Arabie saoudite. D'autre part, le bas prix du brut pourrait causer des problèmes dans certaines entreprises, qui ne pourraient plus assurer le service de leur dette.

**A. B.** Mais le bas prix du brut n'est pas un problème non plus pour le secteur financier. Il faudrait qu'il reste très bas pendant quelques années, et le marché aurait le temps de réagir. Ce processus dure beaucoup trop longtemps pour provoquer une crise financière.

**La décarbonisation de l'économie est-elle un objectif réaliste?**

**A. B.** Si l'objectif consistant à limiter le réchauffement à deux degrés doit être atteint, il est clair que la consommation pétrolière devra être remplacée à long terme en tant que principale contributrice du réchauffement climatique. Une décarbonisation complète de l'économie n'est cependant ni réaliste, ni économiquement pertinente. Il y a toujours un optimum, même dans la combustion de carburants, et il n'est pas de zéro.

---

**«Ne perdons pas de vue le fait que l'ère pétrolière dure depuis à peine un siècle; et je suis d'avis que cela a été globalement un bienfait pour l'humanité.» ROLF HARTL**

---

**R. H.** On devrait plutôt parler de vecteurs énergétiques fossiles. Ils couvrent aujourd'hui environ 85% des besoins mondiaux en énergie primaire. Le charbon joue toujours un rôle important. Ce déséquilibre va devoir effectivement changer, ne serait-ce que parce que la consommation d'énergie continuera d'augmenter au niveau mondial. Dans une première phase, l'accroissement devrait pouvoir être couvert par des sources d'énergie renouvelables, ce qui suppose automatiquement un soutien de l'approvisionnement énergétique beaucoup plus large qu'aujourd'hui. Cela pourrait signifier par exemple que la part des fossiles oscille autour de 50% en 2050, ce qui représenterait déjà un immense changement par rapport à aujourd'hui.

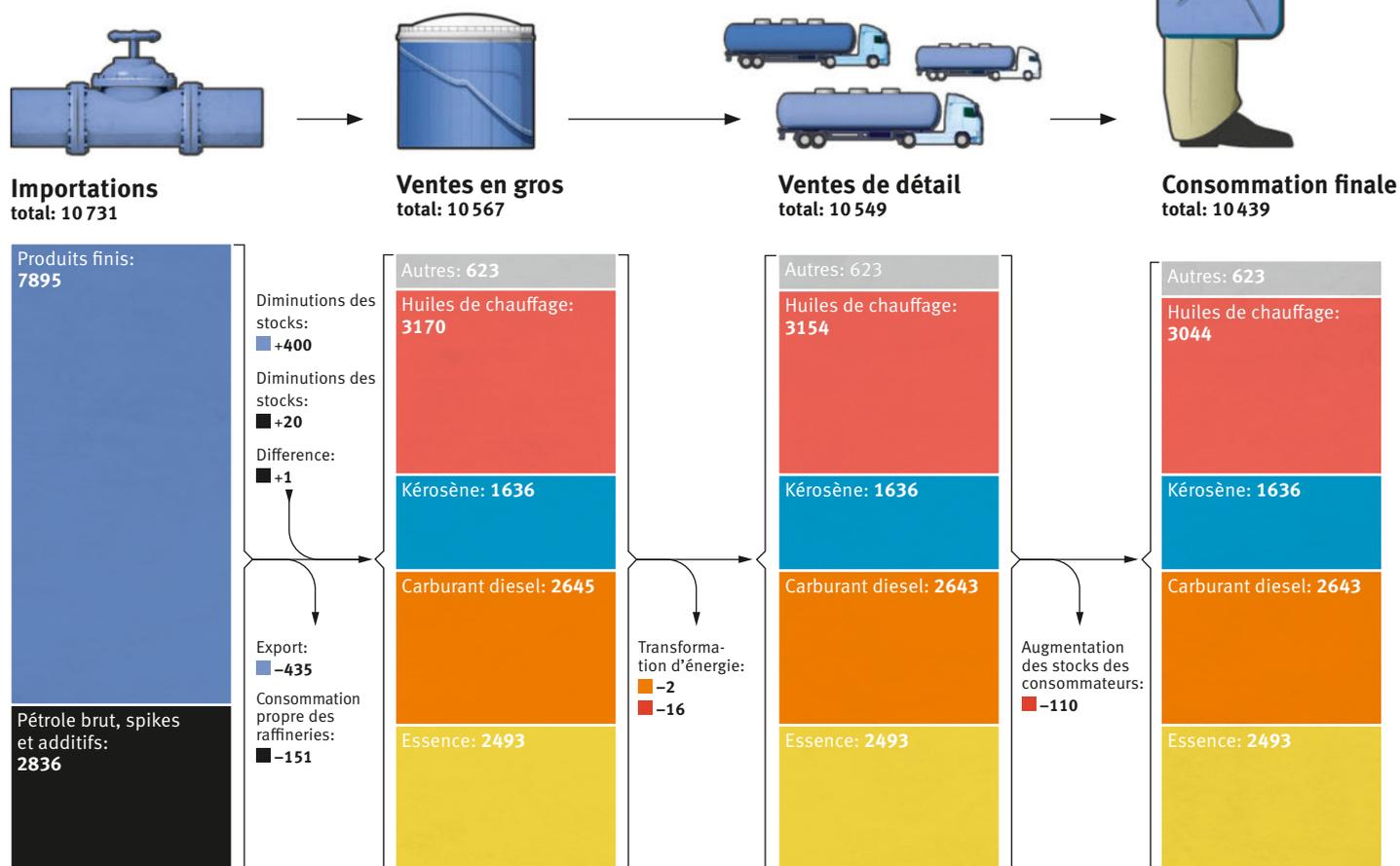
**A. B.** Là, on pourrait aussi se fixer des objectifs ambitieux. Les émissions de CO<sub>2</sub> doivent absolument être réduites, et pas seulement par tête d'habitant de la planète. Comme il ne faut pas s'attendre à un épuisement prochain des ressources, comme on l'a longtemps cru, nous aurons besoin d'autres mécanismes pour atténuer les émissions de CO<sub>2</sub>. Je suis convaincu que nous pouvons vivre sans pétrole, c'est une question de temps et de signaux donnés par les prix. Aucun de nous ne peut dire quelle technologie se développera, mais il est clair que les incitations à développer des alternatives se renforcent.

**R. H.** Il faut l'accepter. Ne perdons pas de vue le fait que l'ère pétrolière dure depuis à peine un siècle; et je suis d'avis que cela a été globalement un bienfait pour l'humanité. Mais elle avait déjà commencé avant et va se poursuivre après.

Les questions incidentes ont été posées par Roland Bilang, directeur de l'Union Pétrolière. L'entretien a eu lieu à Berne le 15 mars 2016.

## [1] Bilan pétrolier suisse 2015: de l'importation à la consommation finale

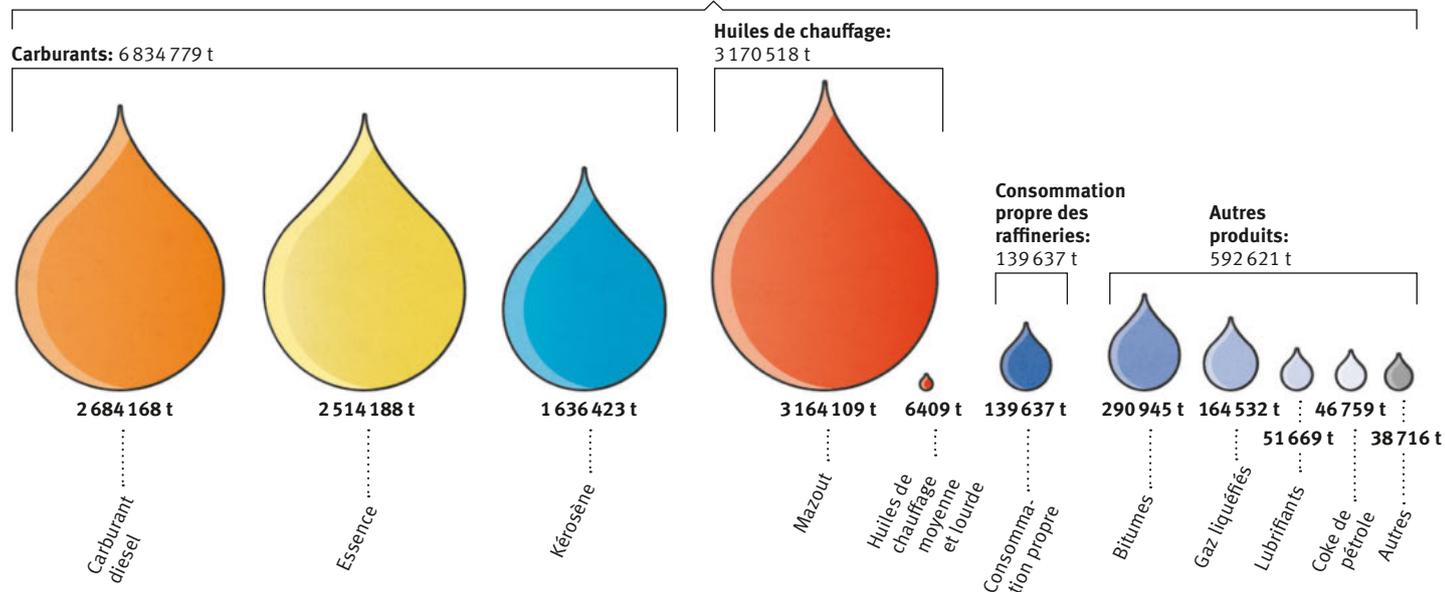
en 1000 tonnes (→ tableau 23)



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

Ventes intérieures 2015, en tonnes (→ tableau 1)

total: 10737555 t



## Produits pétroliers en Suisse

# Marché et consommation

Les ventes totales de produits pétroliers en Suisse ont atteint 10,74 millions de tonnes en 2015. Elles ont diminué de 7,1% et ont généré pour la Confédération des recettes fiscales de 5,75 milliards de francs. Une grande part de ce déficit de recettes découle de la suppression du tourisme de l'essence.

### Consommation de produits pétroliers et d'énergie

La consommation finale de produits pétroliers a atteint 10,4 millions de tonnes en 2015, ce qui correspond à peu près à la valeur de l'année précédente. De cette quantité, 95% ont servi à des fins énergétiques et 5,0% à des fins non énergétiques. Par rapport à l'année précédente, on a consommé moins d'essence (-7,3%) et de diesel (-1,4%) et plus de kérosène (+3,3%) (.....> graphique 3, page 19). Du fait des intempéries, la consommation finale de mazout a augmenté de 6,5% (.....> graphique 5, page 20).

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) ne publie les données définitives de la consommation d'énergie de 2015 qu'en été 2016. De ce fait, les tableaux 21 et 22 présentent les chiffres corrigés de 2014.

### Ventes de carburants

Les ventes de carburants en 2015 ont baissé de 2,0% par rapport à l'année précédente. Le recul des ventes de l'essence a été supérieur à la moyenne avec -6,7%, étant donné que le tourisme à la pompe s'est arrêté du fait de la cherté du franc suisse: non seulement les Allemands ne venaient plus, mais de nombreux Suisses traversaient la frontière pour faire le plein. Les ventes de carburant diesel ont aussi diminué légèrement en 2015 (-0,6%), bien que, comme l'année précédente, on ait vendu de nouveau plus de diesel que d'essence du fait, entre autres, de

l'accroissement continu du nombre des voitures de tourisme diesel (la part des nouvelles immatriculations s'est élevée l'année dernière à 38,9%).

Par rapport à l'année précédente, les ventes de kérosène ont progressé, en 2015, de 3,4% à 1,6 million de tonnes. Aussi bien sur l'aéroport de Zurich que de Genève, le trafic aérien s'est accru par rapport à 2014. En 2015 également, les deux aéroports ont pu enregistrer de nouveaux records de passagers.

La part des biocarburants liquides a atteint, en 2015, 1,1% de la totalité des ventes d'essence et de diesel. La nouvelle augmentation de 149,1% résulte de l'obligation de compensation de CO<sub>2</sub> en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013 pour les importateurs de carburants fossiles. Selon les statistiques de la Direction générale des douanes, on a vendu 28 064 m<sup>3</sup> d'éthanol, 45 055 m<sup>3</sup> de biodiesel et 111 m<sup>3</sup> d'huile végétale, produits utilisés en tant que carburant.

### Ventes de combustibles

Les ventes de mazout ont progressé de 15,9% par rapport à l'année précédente, ce qui découle de l'augmentation des degrés-jours de chauffage de 10,5%. Compte tenu de la nouvelle augmentation de la taxe CO<sub>2</sub> sur les combustibles au 1<sup>er</sup> janvier 2016, les ventes d'huiles de chauffage ont encore augmenté nettement à la fin de l'année, élevant le taux de remplissage des citernes à plus de 60% à fin décembre. La part du mazout Eco dépassait 35% en moyenne annuelle.

#### Produits pétroliers à utilisation non énergétique

Pour en savoir plus

.....> p. 38

#### Tourisme à la pompe

Pour en savoir plus

.....> p. 38

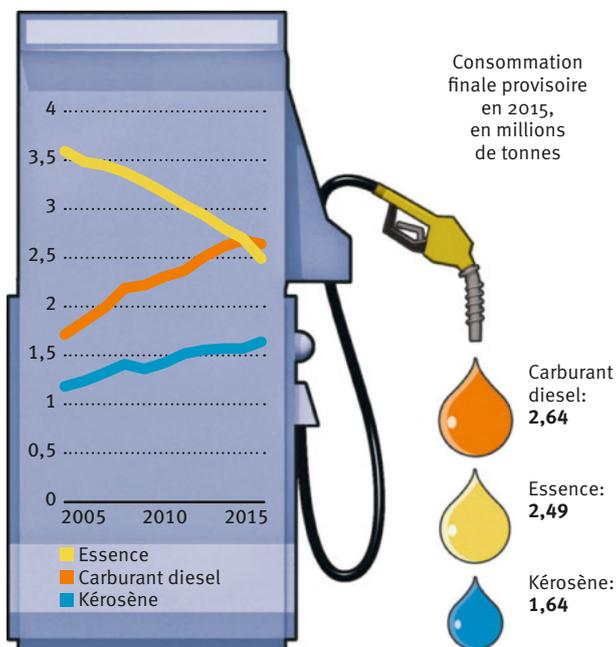
#### Degrés-jours de chauffage

Pour en savoir plus

.....> p. 38

### [3] Consommation de carburants en Suisse

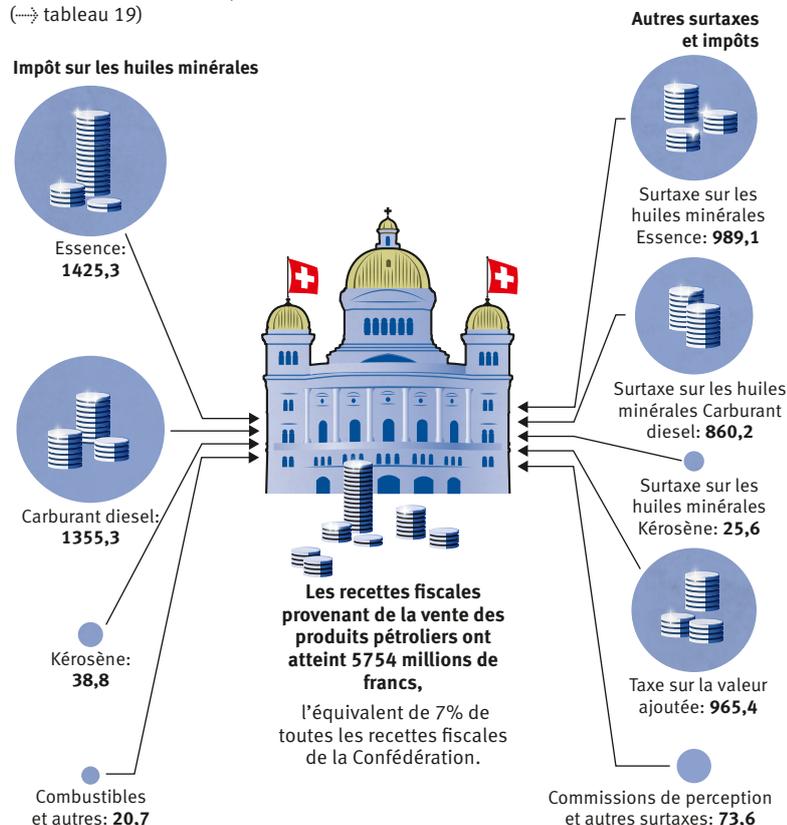
de 2005 à 2015, en millions de tonnes  
(→ tableau 23)



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

### [4] Recettes fiscales des carburants et combustibles

Recettes fiscales en 2015, en millions de francs suisses  
(→ tableau 19)



#### Evolution des prix

Selon l'indice suisse des prix à la consommation (IPC), l'indice des produits pétroliers s'est situé en 2015, en moyenne, à 88,4 points (base: décembre 2010 = 100 points). Les consommateurs suisses ont pu profiter en 2015 de la baisse progressive des prix du pétrole brut.

Un litre d'essence sans plomb 95 coûtait, en moyenne annuelle, CHF 1.49, soit 23 centimes de moins que l'année précédente. Le prix moyen du litre de carburant diesel s'est situé en 2015 à CHF 1.55 (-27 centimes).

Pour 100 litres de mazout, on payait pour une livraison de 3000 à 6000 litres en moyenne annuelle CHF 74.22, ce qui représente une baisse de 25% par rapport à l'année précédente. Selon l'IPC et nos propres calculs, le mazout a été en moyenne annuelle, meilleur marché de 7,00 ct par kWh (livraison 3001 à 6000 litres) que le gaz naturel type II (9,13 ct./kWh) et que l'électricité type VI (15,91 ct./kWh).

### Le manque de recettes fiscales provenant des produits pétroliers est dû pour une grande part à la suppression du tourisme à la pompe.

#### Recettes fiscales de la Confédération

Par rapport à l'année précédente, les recettes fiscales provenant des produits pétroliers ont diminué en 2015 de 7,1% pour atteindre 5,75 milliards de francs. L'impôt sur les huiles minérales a généré, en 2015, 7% des recettes de la Confédération (→ graphique 4).

**Mazout**  
Pour en savoir plus → p. 38

## Produits pétroliers en Suisse

# Eclaircissements sur la politique énergétique suisse

En matière de politique énergétique suisse, on peut considérer 2015 comme une année de «calme avant la tempête». La Confédération et les cantons préparent de nombreux projets de loi, sur lesquels le Parlement délibère. Certains d'entre eux recèlent le potentiel de marquer l'avenir énergétique de notre pays.

### La Suisse tient fermement aux objectifs climatiques ambitieux

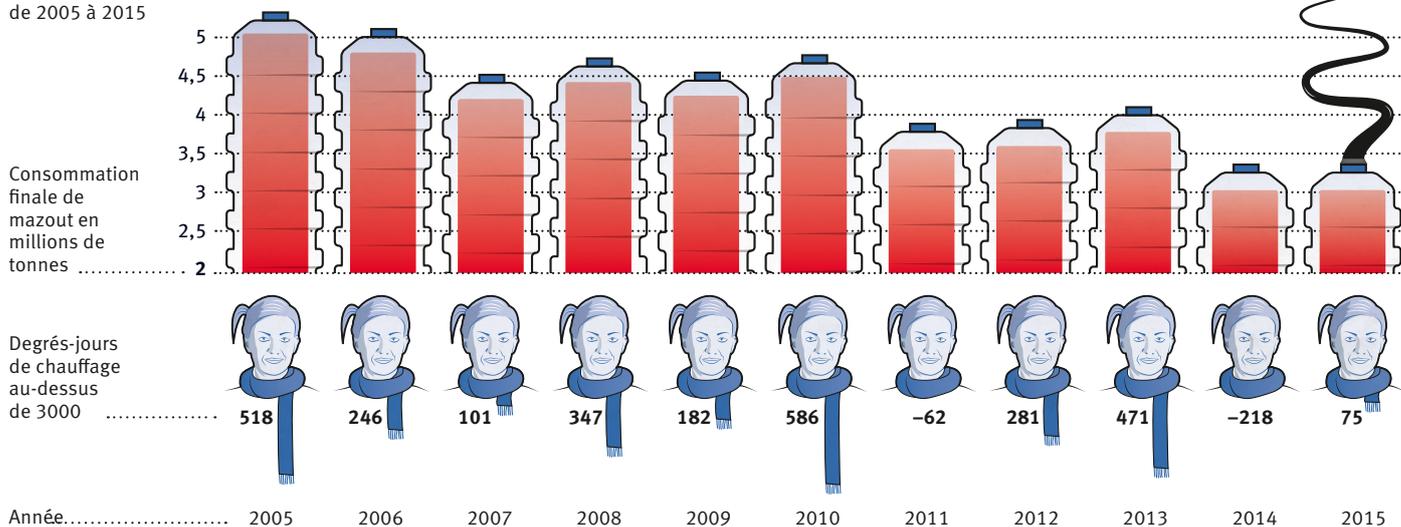
En février 2015, le Conseil fédéral a annoncé les objectifs climatiques de la Suisse pour la période 2020 à 2030. En conséquence, la Suisse doit réduire de 50% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 par rapport à 1990. Au moins 30% de ces réductions doivent être réalisés par des mesures nationales et les 20% restants

amenés par des projets à l'étranger. Ces obligations nationales de réduction ont été présentées à la Conférence sur le climat à Paris, COP21, en décembre 2015. La réalisation politique des prescriptions s'effectue dans le cadre d'une révision de la Loi sur le CO<sub>2</sub>, qui sera mise en consultation dans le courant de 2016.

Loi sur le CO<sub>2</sub>  
Pour en savoir plus  
→ p. 38

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

de 2005 à 2015



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

### Encore une ronde en faveur du fonds pour les routes

En septembre 2015, le Conseil des Etats a remis le projet de loi pour la constitution du Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA) à la commission consultative, Commission des transports et de télécommunications (CTT), en vue de le retravailler. L'arrêté sur le réseau que les citoyens ont rejeté en 2013, dès lors qu'il était lié à une augmentation de la vignette autoroutière, devra être intégré dans le nouveau fonds pour les routes et son financement clarifié et garanti. Le projet de loi FORTA fixera aussi le montant futur de l'impôt sur les huiles minérales pour les carburants, ainsi que la clé de répartition des recettes.

### Tournant énergétique: encombrement au Parlement

Lors des sessions d'automne 2015, le Conseil des Etats a poursuivi la délibération sur la stratégie énergétique 2050, que le Conseil national avait débattue en décembre 2014. La teneur du projet de loi a donné lieu à pas mal de différences entre les deux chambres. Le Parlement, nouvellement élu, aplanira les différences probablement d'ici mi-2016. Le débat politique a traité essentiellement des sujets du secteur de l'électricité, comme la rétribution à prix coûtant du courant injecté (RPC) pour l'électricité renouvelable, des subventions pour les grandes centrales hydroélectriques, la limitation de production des énergies renouvelables, ainsi que l'introduction d'une limitation, ou d'un concept de limitation, de la durée d'exploitation des centrales nucléaires suisses.

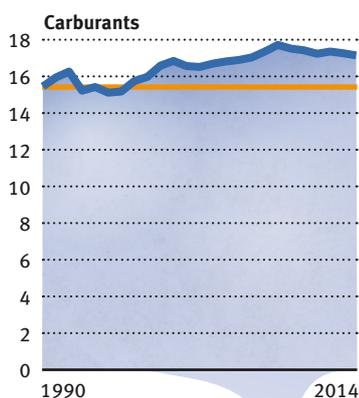
Que l'imposition de l'énergie n'ait pas la partie belle auprès d'électrices et électeurs s'est confirmée le 8 mars 2015: l'initiative du parti vert-libéral «Remplacer la taxe sur la valeur ajoutée par une taxe sur l'énergie» a été rejetée énergiquement par 92% des voix. Elle aurait entraîné l'introduction d'un impôt sur les agents énergétiques non renouvelables et du même coup la suppression de la taxe sur la valeur ajoutée. Le Conseil fédéral prévoit pour la seconde étape de la stratégie énergétique 2050, également un système incitatif en matière climatique et énergétique (SICE) où la consommation d'énergie doit être orientée sur le prix. Un article constitutionnel constitue la base pour cette seconde étape de la stratégie énergétique. A ce sujet, la procédure de consultation de 2015 a mis en lumière un rejet évident d'un tel changement de système.

#### Fonds pour les routes nationales et le trafic d'agglomération (FORTA)

De grands projets relatifs aux transports impliquent de gros investissements. Le Conseil fédéral entend – comme pour le rail – constituer un fonds temporaire pour financer l'infrastructure des routes. Ce fonds doit être inscrit au niveau constitutionnel. La route et le rail seront traités pareillement.

## [6] Emissions de CO<sub>2</sub> des carburants et combustibles

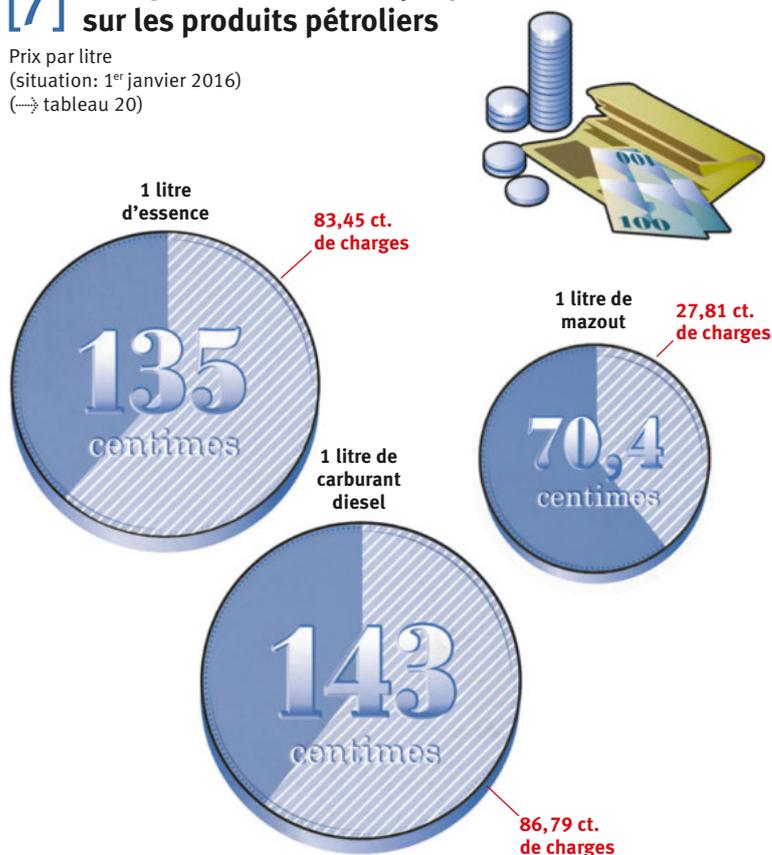
■ Emissions de CO<sub>2</sub> en Suisse, en millions de tonnes  
 ■ Situation 1990



Source: Office fédéral de l'environnement (OFEV)

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

Prix par litre  
(situation: 1<sup>er</sup> janvier 2016)  
(→ tableau 20)



## Le franc fort paralyse le tourisme à la pompe

Même si aucune décision de politique énergétique n'avait été prise, l'abolition du taux plancher de CHF 1.20 pour un euro, décidée par la Banque nationale suisse le 15 janvier 2015, a laissé des traces dans la branche des huiles minérales. Une étude réalisée pour le compte de l'Union Pétrolière a relevé l'impact du franc plus fort sur les ventes de carburant dans les régions frontalières. Le tourisme à la pompe (c.-à-d. des consommateurs de l'étranger achètent le carburant en Suisse) a reculé pour l'essence de près de 200 millions de litres à presque zéro. Pour le diesel, l'importation provenant des régions frontalières a progressé de 50 millions à 90 millions de litres.

La cherté de franc représente globalement un recul des ventes de quelque 240 millions de litres, ce qui équivaut pour 2015 à une diminution du chiffre d'affaires de près de 350 millions de francs, calculés sur la base de prix moyens des carburants. Ainsi, la Confédération a subi des pertes de recettes générées par l'impôt sur les huiles minérales de l'ordre de 200 millions de francs.

## Des cantons révisent leurs lois sur l'énergie

De nombreux cantons se sont attaqués en 2015 à la révision des lois sur l'énergie. La discussion portait sur la question de savoir dans quelle mesure doit-on reprendre le modèle des prescriptions énergétiques de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie de 2014 (MoPEC 2014). Il comprend, entre autres, des prescriptions pour le renouvellement des systèmes de chauffage. Alors que quelques cantons préférèrent attendre le développement de la stratégie énergétique au niveau fédéral, d'autres présentent déjà des projets de loi concrets qui attendent une décision. Les initiatives populaires en matière de politique énergétique, lancées dans certains cantons, activent aussi partiellement les processus.

### MoPEC

Pour en savoir plus  
→ p. 38

## Produits pétroliers en Suisse

# Transport, traitement et distribution

La fermeture de la Raffinerie de Collombey a entraîné une augmentation des importations de produits finis. De ces produits, 31,0% ont été acheminés en Suisse par chemin de fer et 25,7% par voie fluviale sur le Rhin.

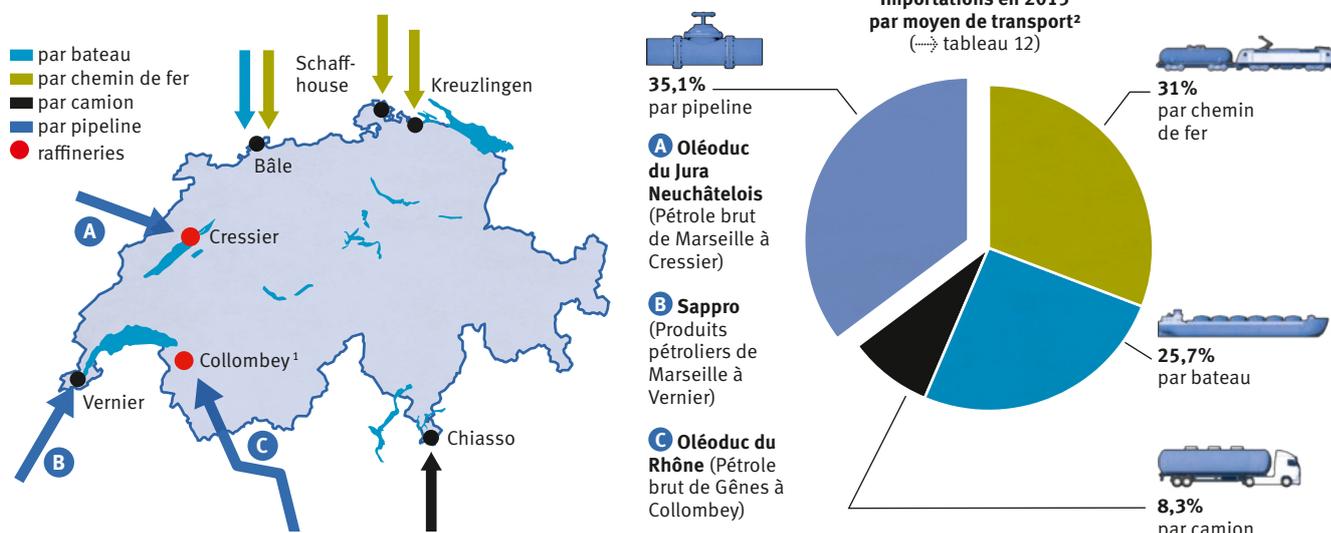
### Pipelines

Le pétrole brut arrive en Suisse par pipeline. L'Oléoduc du Rhône approvisionne la Raffinerie de Collombey à partir de Gênes, et l'Oléoduc du Jura ravitaille la Raffinerie de Cressier, de la région de Marseille via la vallée du Rhône. L'arrêt de la production à la Raffinerie de Collombey, à la mi-mars 2015, a eu des répercussions directes sur les importations de pétrole brut. Elles ont atteint 2,92 millions de tonnes en 2015, soit une baisse de 41,2% (→ tableau 6).

Le pipeline de la Sapro achemine exclusivement des produits finis, de la vallée du Rhône jusqu'à Vernier près de Genève. Le volume livré, 0,89 million de tonnes, dépasse de 23% celui de 2014 (→ tableau 13). La station «racleur», située à l'extrémité du pipeline sur le site genevois de la société Sapro SA, a été prolongée de 25 mètres.

## [8] Les principales voies d'acheminement pétrolier en Suisse

Les principales voies d'importation de pétrole brut et de produits pétroliers en Suisse

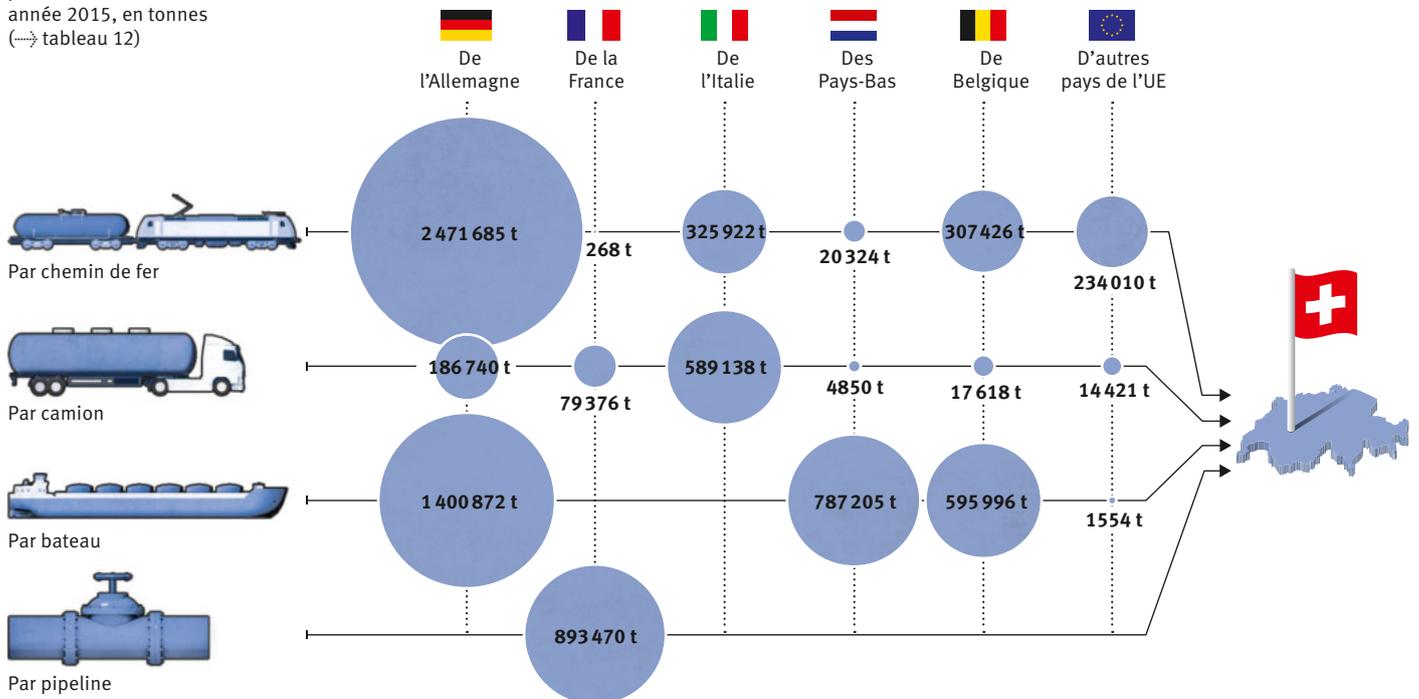


<sup>1</sup> Depuis mi-mars 2015, la Raffinerie de Collombey a arrêté sa production.

<sup>2</sup> Les importations par voie aérienne ne sont pas représentées en raison du volume très faible (moins de 0,1%).

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

99,9% des produits finis importés en 2015 provenaient de l'UE\*, année 2015, en tonnes (→ tableau 12)



\*C'est le moyen de transport utilisé au passage de la frontière qui fait foi. Les importations par voie aérienne ne sont pas représentées sur ce graphique.

### Raffineries

L'arrêt de la production à la Raffinerie de Collombey au premier trimestre de 2015 a marqué l'exercice. La production de produits finis de 3,19 millions de tonnes a enregistré une baisse significative (-31,3%). L'exploitation de la capacité de la Raffinerie de Cressier s'est élevée à plus de 80%.

L'essence (0,93 mio. t) et les deux distillats de densité moyenne, carburant diesel (0,92 mio. t) et mazout (0,85 mio. t) viennent en tête dans la gamme de production des deux raffineries (→ tableau 18). La désulfuration des carburants et combustibles a produit 5737 tonnes de soufre, en outre 31 000 tonnes de benzène ont été tirées de l'essence. Les deux procédés servent les prescriptions légales de la protection de l'air et les exigences en matière de qualité, fixées dans les normes pour les combustibles et les carburants.

**Raffinerie/raffinage**  
Pour en savoir plus  
→ p. 38

### Rail

En 2015, près de 3,36 millions de tonnes de produits finis ont été acheminées par rail en Suisse. De ces importations 74% provenaient d'Allemagne et 9% respectivement d'Italie et de Belgique (→ graphique 9).

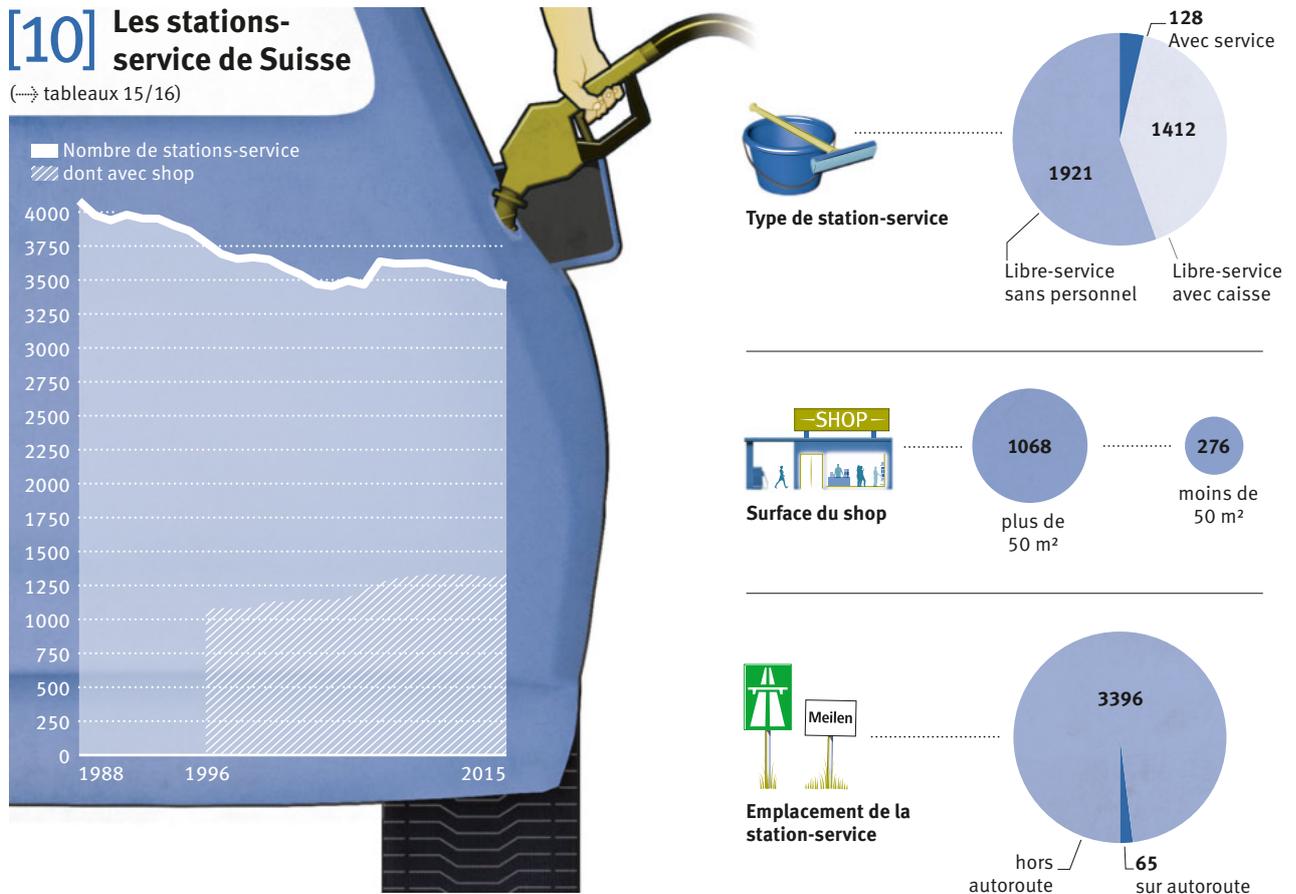
### Voie fluviale

Les ports rhénans de Bâle ont déchargé en 2015 au total 2,76 millions de tonnes de produits finis. L'augmentation de 33,6% enregistrée par rapport à l'année précédente s'explique, encore une fois, essentiellement par la plus forte demande de mazout (→ tableau 14).

Les bas niveaux du Rhin au second semestre de 2015 ont augmenté fortement le fret rhénan de Rotterdam à Bâle pour les combustibles et les carburants. En novembre, le coût du transport a dépassé partiellement les 100 francs et la moyenne annuelle s'est située vers CHF 35,00. Les transports de produits pétroliers à l'intérieur

## [10] Les stations-service de Suisse

(→ tableaux 15/16)



de la Suisse, au départ et à l'arrivée des ports rhénans des Deux-Bâles, se répartissaient ainsi: 66,8% par rail (année précédente: 60,5%) et 33,2% par route (année précédente: 39,5%).

### Stations-service

En 2015, le marché des stations-service a poursuivi sa phase de consolidation: au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la Suisse comptait 3461 stations-service de marques ouvertes au public. Cela correspond à une diminution de 86 stations en l'espace des deux dernières années qui découle de la dynamique du marché.

Fin 2015, 1344 shops de stations-service offraient à leurs clients la possibilité de faire de petits achats en même temps que le plein de carburant. La tendance vers des shops d'une surface de vente de plus de 50 m<sup>2</sup> ne s'est pas poursuivie en 2015: le nombre de shops d'une surface de vente plus petite a augmenté dans une mesure comparable, à celle de shops d'une plus grande surface.

Les débits moyens varient selon le type de service, l'équipement et l'emplacement de la station-service. En 2015, la moyenne des ventes de carburant par station a atteint 1,41 million de litres. Les stations d'autoroute ont vendu le plus de carburants, quelque 3,20 millions de litres (→ graphique 10).

**Shops de stations-service**  
Les shops de stations-service sont un important facteur de concurrence entre les sociétés pétrolières. On fait en moyenne nettement plus le plein de carburants aux stations-service disposant d'une plus grande surface de shop, qu'à celles avec un shop plus petit.

## Produits pétroliers en Suisse

# Importations et exportations

L'arrêt de la production à la Raffinerie de Collombey, en mars, a entraîné une réduction des importations de pétrole brut de plus de 40 % et une nette augmentation des importations de produits finis. La totalité des importations de pétrole brut et de produits finis a atteint 10,86 millions de tonnes.

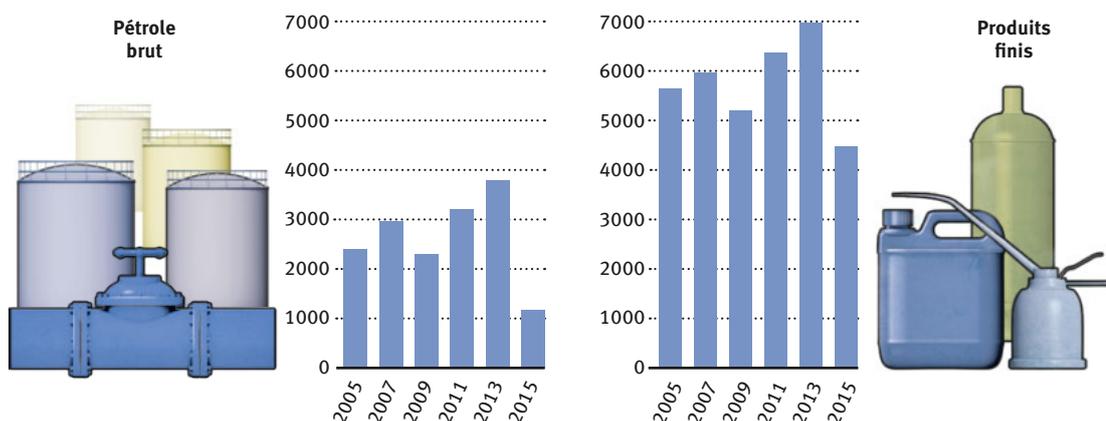
### Pétrole brut

Environ 47% des pétroles bruts importés provenaient d'Afrique du Nord et de l'Ouest. Le Nigeria a remplacé la Libye en tant que fournisseur principal de brut (39,2%). Le «boom de l'huile de schiste» aux Etats-Unis a reposé la question de l'interdiction de l'exportation de pétrole brut: les producteurs américains veulent pouvoir offrir leurs excédents de production sur le marché mondial. Au cours de l'exercice, 12,2% du pétrole brut importé provenaient des Etats-Unis. L'exportation de ce pétrole brut semi-traité (condensat) était autorisée par la loi en 2015 (→ graphique 12, page 27).

Le persistant recul de la part du pétrole brut léger et pauvre en soufre d'Afrique du Nord et l'importation de brut lourd d'Irak ont eu pour conséquence d'élever la teneur en soufre à 0,40% par rapport à l'année précédente. Cependant, la densité moyenne a été plus faible en 2015 avec 0,828 g/cm<sup>3</sup>. Une teneur en soufre et une densité plus faibles réduisent, en Suisse, les coûts de production des combustibles et carburants dans les qualités conformes aux prescriptions légales (→ tableau 8).

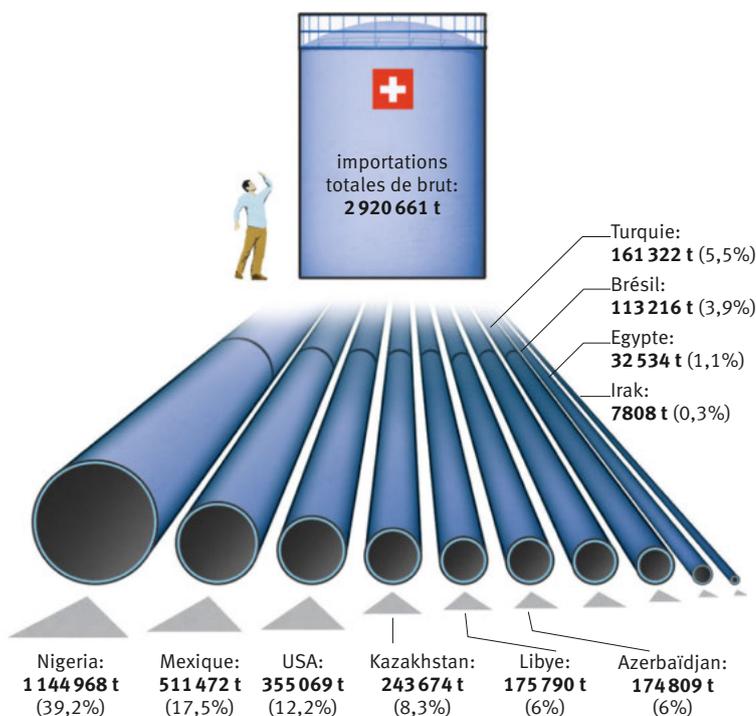
## [11] Valeur des importations de pétrole brut et de produits finis

En millions de francs suisses (→ tableau 9)



## [12] Provenance du pétrole brut importé en Suisse<sup>1</sup>

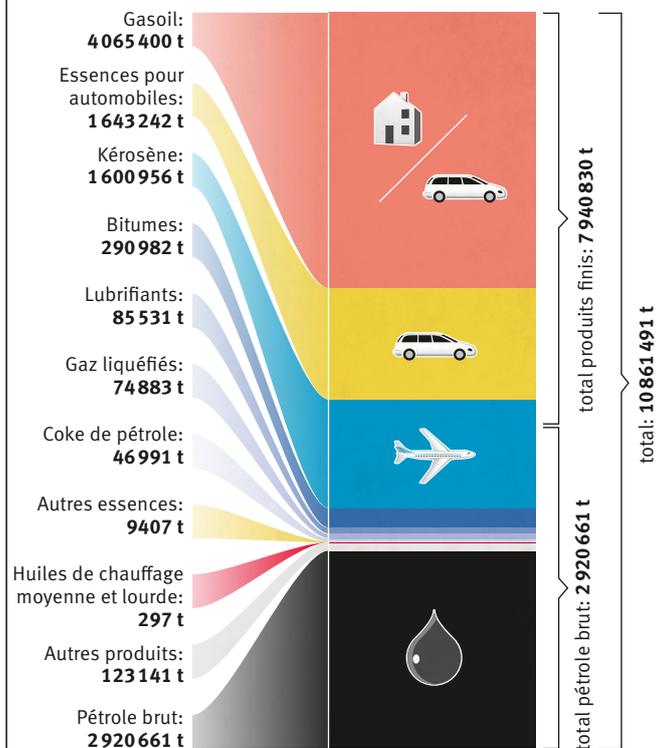
Année 2015, en tonnes (→ tableau 6)



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

## [13] Importations de produits finis et de pétrole brut

Année 2015, en tonnes (→ tableau 4)



### Produits finis

En 2015, les importations de produits finis ont atteint 7,94 millions de tonnes. Du fait de la fermeture de la Raffinerie de Collombey, la Suisse a importé 25,2% de plus de produits finis que l'année précédente. Plus de la moitié des importations de produits finis concernaient de nouveau le distillat de densité moyenne **gasol**. La part des essences importées (sans plomb 95, sans plomb 98 et essence d'aviation) a atteint 20,8%. Avec 51,1% des produits importés, l'Allemagne reste le plus important partenaire commercial de la Suisse. 99,9% des produits finis importés provenaient, encore une fois, de l'UE.

### Valeur des importations

La chute progressive des prix du pétrole brut en 2015 s'est aussi répercutée sur une valeur marchande nettement plus faible par tonne de pétrole: les coûts s'élevaient en moyenne à CHF 405.20 (-43,2%). Une tonne de produits finis coûtait en moyenne CHF 565.80, soit 34,2% de moins

qu'en 2014. En 2015, les importations de pétroles bruts et de produits finis ont représenté globalement 5,68 milliards de francs (→ tableau 9).

### Exportations

Les exportations de produits finis ont diminué en 2015 de près de 6% pour atteindre 1,04 million de tonnes. Le kérosène qui ravitaille le trafic aérien international reste le principal produit exporté avec près de 61% (→ tableau 10).

La valeur des exportations de l'ensemble des produits finis s'est élevée à 0,53 milliard de francs (-60,8%). Les exportations ont coûté en moyenne CHF 512.97 par tonne.

#### Gasol

Le gasol comprend le mazout et le diesel, produits du distillat moyen.

## Produits pétroliers en Suisse

# Produits, technique et environnement

Quelques normes nouvelles concernant les carburants ont été publiées. Les modifications de règlements concernent notamment la prévention des accidents majeurs. L'accord de coopération pour grands dépôts pétroliers a été élargi et englobe désormais deux tiers du cubage des dépôts pétroliers suisses.

### Normalisation

Le tableau de la page 29 donne un aperçu de certaines normes appliquées aux produits pétroliers.

### Essence pour appareils

La norme suisse remaniée «Prescriptions de qualité pour les essences pour appareils» SN 181163 a été publiée en juillet 2015. Les modifications importantes concernent la teneur en soufre et la proportion d'huile deux temps du mélange. De plus, de nouveaux paramètres ont été introduits pour les cendres sulfatées et la teneur en bore et en phosphore.

### Biodiesel B20 et B30

La norme européenne «Mélanges de carburants diesel à haute teneur en FAME (B20 et B30)» a été adoptée en octobre 2015. Ces carburants contenant du FAME sont prévus exclusivement à l'intention de flottes fermées.

### Diesel paraffinique

La norme européenne EN 15940 «carburant diesel paraffinique de synthèse ou obtenu par hydrotraitement» était proche du vote final en fin d'année.

Il s'agit d'hydrocarbures produits par exemple à partir d'huiles végétales usagées ou de graisses animales.

### Transport de marchandises dangereuses sur route

L'ADR 2015 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2015. La check-list actualisée pour les transports routiers de matières dangereuses a été élaborée simultanément. Le document publié par l'Union Pétrolière, avec Swissoil et l'Astag, sert de base aux contrôles par prélèvement d'échantillons dans les camions-citernes de produits pétroliers.

La «notice à l'intention des personnes impliquées dans le transport de produits pétroliers provenant de dépôts et dans l'application des prescriptions relatives au transport de matières dangereuses» a également été adaptée et reformulée. Cette notice contribue à clarifier les rôles et responsabilités selon ADR et vise à sensibiliser à la fois les entreprises et les organes d'exécution.

### Prévention des accidents majeurs

La révision de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM) est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juin 2015. Les changements importants concernent l'adaptation au système mondial de classification des produits chimiques, ce qui a pour conséquence que moins d'entreprises sont désormais soumises à l'OPAM, mais qu'elles doivent en revanche subir un contrôle plus ciblé. Dans ce contexte, la mise en application systé-

#### FAME

Pour en savoir plus  
→ p. 38

#### ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses sur route. En Suisse, le transport de marchandises dangereuses sur route est réglé dans l'ordonnance correspondante (SDR).

matique de mesures de sécurité a été revue et l'exécution des contrôles officiels, précisée. Les contrôles et mesures prises dans le cadre de l'accord de coopération sur les grands dépôts de produits pétroliers répondent déjà en grande partie aux nouvelles exigences (voir prochain chapitre). Les dispositions d'exécution de l'OPAM sont actuellement adaptées à ces nouveautés et à celles datant déjà de plus longtemps. L'Union Pétrolière y participe par le biais de divers groupes de travail.

### Accord de coopération pour grands dépôts pétroliers

Au printemps 2015, le canton de Bâle-Campagne a signé l'accord de coopération pour grands dépôts pétroliers également en ce qui concerne la

prévention des accidents majeurs. En 2010, il avait déjà adhéré aux domaines liés à la protection des eaux et à l'Ordonnance pour la protection de l'air. La fusion des cantons partenaires (Argovie, Berne, Bâle-Campagne, Genève, Grisons, Lucerne, Saint-Gall, Schaffhouse, Tessin et Zurich) représente déjà deux tiers du cubage des dépôts pétroliers suisses et assure une évaluation harmonisée de ces installations.

Dans le cadre de l'accord de coopération, les cantons délèguent certaines tâches d'exécution dans les domaines de la protection des eaux, de la protection de l'air et de la prévention des accidents majeurs à l'industrie pétrolière, représentée par Carbura et l'Union Pétrolière. Pour l'exécution des tâches, la branche a mandaté l'organisation spécialisée Eco Swiss. Un conseil de gestion composé de représentants des cantons, de la Confédération et de la branche accompagne et supervise l'accord de coopération.

### Aperçu de certaines normes relatives aux carburants et combustibles

Carburant	Norme/standard <sup>a</sup>
Essence	SN EN 228 Carburants pour automobiles – essence sans plomb – exigences et méthodes d'essai Extrait de la norme SN EN 228
Diesel	SN EN 590 Carburants pour automobiles – carburants pour moteur diesel (gazole) – et méthodes d'essai Extrait de la norme SN EN 590
Diesel paraffinique	EN 15940 Carburants pour automobiles – diesel paraffinique de synthèse ou produit par hydrogénation – exigences et méthodes d'essai
Ethanol	SN EN 15376 Carburants pour automobiles – éthanol comme base de mélange à l'essence – exigences et méthodes d'essai
Ethanol (E85)	CEN/TS 15293 Carburants pour automobiles – carburant pour automobiles éthanol (E85) – exigences et méthodes d'essai
Esters méthyliques d'acides gras (FAME) en tant que biodiesel	SN EN 14214 Produits pétroliers liquides – esters méthyliques d'acides gras (FAME) pour moteurs diesel et comme combustible de chauffage – exigences et méthodes d'essai
Diesel à haute teneur en FAME	EN 16709 Carburants pour automobiles – mélanges de carburants diesel à haute teneur en FAME (B20 et B30) – exigences et méthodes d'essai
Kérosène (Jet A-1)	AFQRJOS Aviation Fuel Quality Requirements for Jointly Operated Systems: Jet A-1 <sup>b</sup> (basé sur le British Ministry of Defense Standard DEF STAN 91-91 et sur ASTM Standard Specification D 1655)
Essence d'aviation (AVGAS)	British Ministry of Defense Standard DEF STAN 91-90 Gasoline Aviation: Grades 80/87, 100/130 and 100/130 LL <sup>c</sup>
Essence pour appareils	SN 181163 Produits pétroliers – prescriptions de qualité pour les essences pour appareils
Gaz liquide (GPL)	SN EN 589 Carburants pour automobiles – gaz liquide – exigences et méthodes d'essai
Mazout (qualité: Euro et Eco pauvre en soufre)	SN 181160 Produits d'huiles minérales – prescriptions de qualité pour huiles de chauffage – désignation
Huile de chauffage lourde	

## Pétrole au niveau international

# Le prix du pétrole au plus bas depuis dix ans

En 2015 aussi, le marché mondial du pétrole a été marqué par une suroffre. Au niveau de l'offre, les Etats-Unis se sont imposés en tant que plus gros producteur, et l'OPEP n'a pas pu se résoudre, une fois de plus, à réduire sa production. Par ailleurs, le ralentissement économique de la Chine a entraîné une demande plus faible.

### Marché

En moyenne annuelle, le pétrole de la sorte Brent a été négocié à 52,36 dollars le baril. Au début de l'année, le prix se situait à 46,76 dollars. Puis il s'est repris jusqu'à la fin de l'été, pour s'effondrer à nouveau comme l'année précédente. Au dernier jour de cotation, le Brent s'élevait à 36,61 dollars. Le prix plancher toutefois n'était pas encore atteint à la fin de décembre.

La cause de l'excédent de l'offre sur le marché pétrolier s'explique par l'essor fulgurant de l'exploitation de l'huile et du gaz de schiste sur le marché des Etats-Unis. En avril 2015, la production aux Etats-Unis a même atteint un nouveau record avec 9,5 millions de barils par jour. Sous l'impulsion de l'Arabie saoudite, l'OPEP a tenté de son côté de contrer le nouveau concurrent en maintenant les quotas de production. Le maintien de ses propres parts de marché figurait en tête de liste. Lors de sa réunion en décembre, l'OPEP a renoncé, pour la deuxième fois consécutive, à une réduction de sa quantité de production. A l'inverse des années 1980, l'OPEP s'est départie de son rôle traditionnel de régulateur de production. On peut interpréter ce changement paradigmatique comme signe de déclin de la puissance de l'OPEP sur le marché pétrolier: la formation du prix relève de nouveau du marché.

La Russie qui doit affronter une récession, du fait aussi des bas prix du pétrole, a essayé de faire front à la chute des prix par un supplément de production. Mais la politique de production agressive de Riad visait aussi l'Iran. Pour relancer son industrie pétrolière, l'Iran est tributaire de devises et des investisseurs étrangers. Un prix bas du pétrole fait obstacle à ces efforts. Rien d'étonnant dès lors que la chute fulgurante des prix du pétrole de l'année passée a suscité des résistances au sein de l'OPEP: la plupart des Etats – aussi l'Arabie saoudite – dépendent d'un prix du pétrole plus élevé pour couvrir leur budget. Le Venezuela s'est déjà trouvé, durant l'exercice, tout près de la faillite de l'Etat.

La surproduction mondiale durant l'exercice a provoqué des effets similaires sur le brut de référence Brent, orienté vers le marché international, et la sorte de brut américain WTI. Le réajustement général de l'évolution des prix s'est poursuivi. En moyenne annuelle, l'écart se situait au-dessous de 4 dollars et vers la fin de l'an même au-dessous de 1 dollar. Du fait de l'offre croissante qui persiste aux Etats-Unis et des stocks élevés dans le Cushing, le brut WTI 2015 a été constamment négocié meilleur marché que le Brent.

### L'exploitation de l'huile et du gaz de schiste (fracturation)

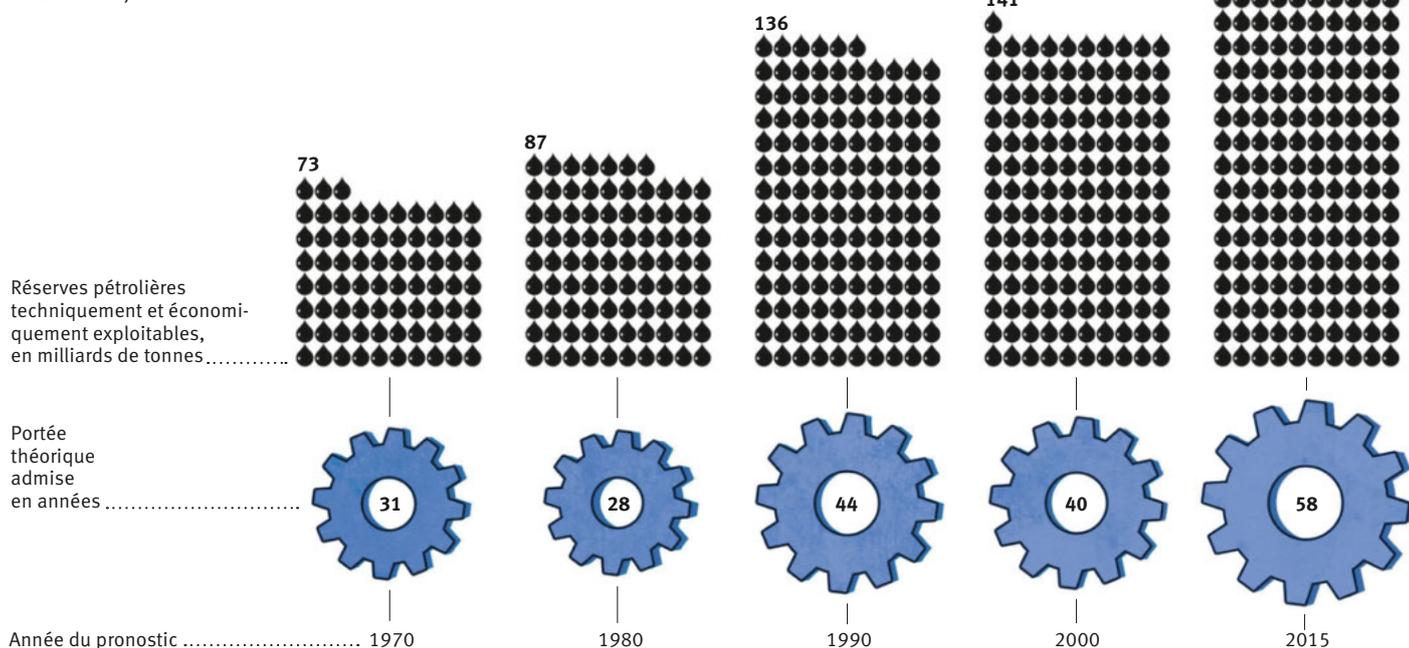
Pour en savoir plus  
→ p. 38

### Cushing

Cushing (Oklahoma) est une des places de transbordement les plus importantes pour le pétrole brut du golfe de la côte américaine à destination des consommateurs. Le plus grand dépôt de stockage des Etats-Unis a atteint ses limites de capacité en 2015, suite à une production de nouveau croissante.

## [14] Réserves pétrolières mondiales confirmées et leur portée

de 1970 à aujourd'hui



Source: Oil & Gas Journal, décembre 2015

La demande a été marquée par une conjoncture mondiale affaiblie aussi en 2015. Certes, la Chine a importé encore une fois le plus de pétrole de tous les pays, mais les données conjoncturelles décevantes en provenance de Chine ont nécessité une nouvelle correction des prévisions de vente. La croissance actuelle hésitante de la demande mondiale de pétrole et la situation détendue de l'offre plaident, à moyen terme, en faveur d'une période de prix relativement bas.

### Réserves de pétrole

Les réserves mondiales confirmées de pétrole ont augmenté de près de 28% au cours des dix dernières années (→ graphique 14). Cela a conduit à une nouvelle évaluation de la portée théorique de 58 ans – malgré la forte augmentation de la consommation des dernières décennies. On ne peut donc parler d'une fin de l'ère du pétrole. D'une part, on continue de découvrir de nouveaux gisements et, d'autre part, grâce à de nouvelles technologies, des ressources deviennent économiquement exploitables. Les

Etats de l'OPEP détiennent près de 73% des réserves mondiales confirmées de pétrole. Avec

### Malgré son effondrement, le prix du pétrole n'atteignait pas encore le plancher à la fin de 2015.

40,9 milliards de tonnes de pétrole, le Venezuela est le pays le plus riche en or noir; il doit ce leadership aux gigantesques réserves de pétrole extra lourd dans la Ceinture de l'Orénoque.

### Production<sup>1</sup>

En 2015, la production mondiale de pétrole s'est élevée à environ 3,9 milliards de tonnes, une légère augmentation par rapport à l'année précédente. La production de pétrole en Amérique du Nord a progressé de 7,7%, moins qu'en 2014. Dans la lutte des parts de marché, l'OPEP a accru sa production quantitative de 3,2%. Préalablement à la levée des sanctions internationales, l'Iran a poursuivi le rétablissement de sa production (+ 1,4%).

### Réserves de pétrole

Pour en savoir plus → p. 38

### Ressources pétrolières

Pour en savoir plus → p. 38

<sup>1</sup> Oil & Gas Journal, décembre 2015

En raison du prix bas du pétrole, les groupes pétroliers internationaux ont continué, durant l'exercice, à réduire leurs investissements dans des projets d'extraction pétrolière. Des réductions rigoureuses comportent le danger d'impasses futures de production.

---

## La croissance actuelle hésitante de la demande mondiale de pétrole et la situation détendue de l'offre plaident, à moyen terme, en faveur d'une période de prix relativement bas.

---

### Raffinage<sup>1</sup>

En 2015, la capacité de raffinage a atteint 4454 millions de tonnes de brut, ce qui représente une augmentation de 75 millions par rapport à l'année précédente. Après deux ans de recul, le record de 2012 a été dépassé. Le nombre de raffineries s'élevait, l'année dernière, à 634 (-9).

Si les prix bas du pétrole brut ont procuré un avantage concurrentiel à la plupart des raffineries en 2015, les exigences environnementales et la baisse des prix des produits pétroliers ont incité de nombreux exploitants à se concentrer sur l'amélioration des capacités existantes en négli-

La répartition mondiale des capacités de raffinage se différencie de celle des réserves de pétrole. L'Allemagne, par exemple, dispose de plus de capacités de raffinage que la plupart des Etats de l'OPEP. Les Etats-Unis viennent en tête; leurs 121 raffineries ont affiché, en 2015, une capacité de raffinage de pétrole brut de 889 millions de tonnes. Suite au «boom de l'huile de schiste», l'extension des capacités s'est poursuivie. Les raffineries de la région du Golfe, axées sur le traitement des bruts lourds vénézuéliens et mexicains, reçoivent maintenant davantage d'huile de schiste légère et pauvre en soufre provenant du pays même. Avec une capacité de 413 millions de tonnes, la Chine a été le deuxième plus grand raffineur mondial en 2015. Ce pays ne cesse d'étendre ses capacités et suit ainsi la tendance générale de la branche de développer l'activité de raffinage près des débouchés. Certaines de ces nouvelles raffineries sont conçues pour traiter aussi bien du pétrole brut léger que lourd, ce qui fait de la Chine un sérieux concurrent régional.

---

## En raison du prix bas du pétrole, les groupes pétroliers internationaux ont continué, durant l'exercice, à réduire leurs investissements dans des projets d'extraction pétrolière.

---

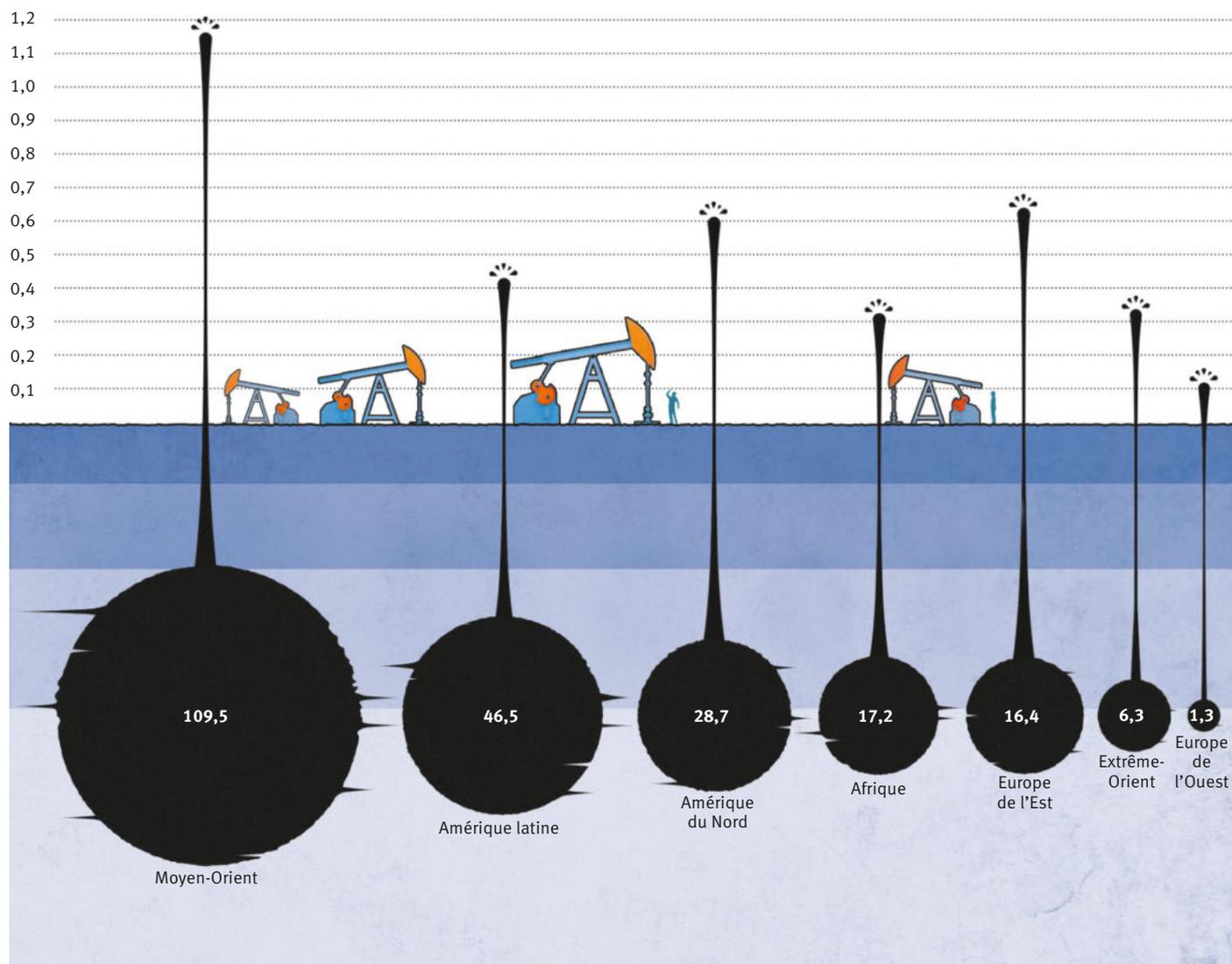
geant de les étendre. Du fait de l'augmentation des stocks de produits, alliée à l'affaiblissement de la demande mondiale, la phase de consolidation de la branche s'est poursuivie en 2015.

---

<sup>1</sup> Oil & Gas Journal, décembre 2015

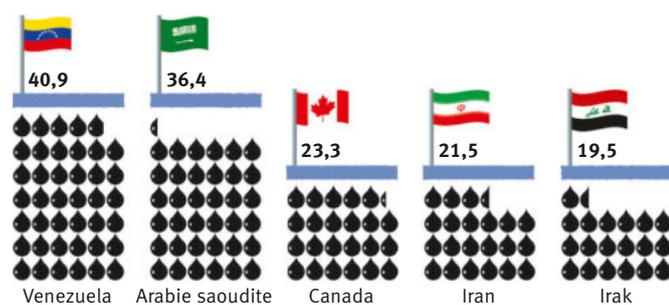
## [15] Où se trouvent les réserves mondiales de pétrole et les quantités produites

Production de brut et réserves de pétrole en 2015, en milliards de tonnes



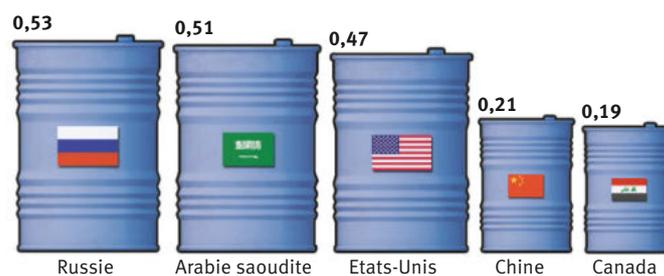
## [16] Les cinq pays les plus riches en pétrole en 2015

Réserves pétrolières 2015, en milliards de tonnes



## [17] C'est dans ces pays que l'on a extrait le plus de pétrole en 2015

Extraction pétrolière en 2015, en milliards de tonnes



## Membres, comité et direction

### Assemblée générale

L'assemblée générale s'est tenue le 26 juin 2015 à l'hôtel Bellevue Palace à Berne. Invité en qualité de conférencier, M. Beat Kappeler a présenté sur le thème «Malgré le cours du franc: sept vérités réconfortantes sur les chances de la Suisse», les recettes du succès de l'économie suisse. Durant les 100 dernières années, la Suisse affichait souvent une meilleure économie par rapport à ses voisins. Il a toutefois invité à la prudence en concluant: «La solidité est présente, mais la Suisse se trouve ici et là sur de dangereux sentiers.»

### Mutations au sein de la direction

A l'occasion de l'assemblée générale, M. Stefan Feer, en qualité de représentant d'Agrola a démissionné du comité.

### Séances du comité et groupes de travail

Durant l'exercice, six séances du comité de direction ont eu lieu. La commission technique, le groupe de travail stations-service, le groupe de travail opérations de paiements électroniques et la commission Fonds de recherche de l'Union Pétrolière ont tenu chacun deux séances.

### Visite pour journalistes

Pour la première fois, après une pause de plusieurs années, l'UP a proposé à nouveau une visite pour journalistes sur le thème «Sécurité d'approvisionnement des produits pétroliers». Une douzaine de journalistes, essentiellement de Suisse romande, ont visité, le 8 juillet 2015, les installations de Sapro SA et de Saraco SA à Genève, ainsi que les dépôts pétroliers du port, Auhafen SA, à Muttenz.

### movi-mento.ch

Dans le cadre du lancement du «co2auplaner», une campagne de SuisseEnergie, movi-mento.ch a entrepris ses premières activités les 4 et 5 septembre 2015 dans la grande halle de la gare de Zurich. Avec cette nouvelle plate-forme d'information, la branche des huiles minérales assume sa responsabilité de participer à la discussion publique sur la future mobilité.

### Journée de la branche

L'UP et la Carbura ont tenu, le 21 octobre 2015 à Zurich, un symposium d'un jour en vue d'expliquer les développements dans le domaine des biocarburants et leur importance pour la branche des huiles minérales. Devant de nombreux participants, des experts ont présenté des exposés sur les thèmes de la taxe sur la valeur ajoutée, la compatibilité avec l'environnement, la compensation du CO<sub>2</sub>, ainsi que des aspects pratiques des biocarburants dans les dépôts pétroliers et aux stations-service.

### Publications

Le magazine «Pétrosphère» contenant des informations actuelles sur le thème pétrole a paru quatre fois en 2015, en allemand, français et italien. Le tirage total atteint 53 000 exemplaires.

Le manuel pédagogique «Erdöl Wissen» a été retravaillé en cours d'exercice. Neuf brochures présentent des textes compréhensibles, des graphiques et des illustrations sur l'actualité du monde du pétrole. Etant donné les discussions politiques permanentes, une nouvelle brochure, n°9, a été consacrée à la politique énergétique suisse.

### Centre Information Mazout

Le service extérieur disposait pour son travail de trois prospectus d'information sur divers thèmes d'actualité. De plus, des brochures contenant des informations approfondies ont été conçues sur cinq thèmes, dont l'accent principal porte sur la délibération du modèle des prescriptions énergétiques de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie (MoPEC 2014). La brochure Infoil est parue deux fois en 100 000 exemplaires. Les collaborateurs du service extérieur ont tenu dans diverses régions de Suisse des réunions d'information sur le MoPEC et se sont occupés des stands «Chauffer au mazout» aux foires d'exposition «Habitat & Jardin» à Lausanne, «Bauen und Wohnen» à Lucerne et Wetztingen, «Bauen und Modernisieren» à Zurich, ainsi qu'à l'Olma à Saint-Gall. Par ailleurs, la campagne télévisée lancée en 2014 s'est poursuivie et des publiereportages sur trois thèmes divers ont paru dans la presse.

### Protection de la jeunesse et heures d'ouverture des magasins

En 2015, on a organisé de nouveau des cours à l'intention du personnel et des gestionnaires des shops de stations-service, avec pour objectif de faire cesser la vente illégale de tabac et d'alcool aux mineurs. Simultanément, comme au cours des années passées, on a procédé à des achats-tests qui ont de nouveau donné, dans l'ensemble, des résultats stables d'un bon niveau. Par rapport à d'autres branches, les shops de stations-service appliquent les mesures de protection de la jeunesse de manière exemplaire.

Au cours de 2015 également, certains cantons ont présenté des définitions restrictives pour des voies de communication, ce qui a remis en question les heures d'ouverture des shops de stations-service concernées. Ensemble avec l'Association des exploitants de shops de stations-service suisses (AESS), l'UP est intervenue, à chaque fois, auprès des autorités compétentes, en faveur de la position de la branche pour le maintien d'heures d'ouverture libérales.

### Prise de position

En 2015, la direction a pris officiellement position dans dix projets de loi, politiques et techniques:

- Révision du prix du sillon 2017 – modification de l'Ordonnance sur l'accès au réseau (OARF)
- Ordonnance sur la protection des eaux (OEaux) 2015
- Concept surveillance du marché des contenants de marchandises dangereuses
- 2<sup>e</sup> étape de la révision de l'aménagement du territoire (LAT)
- Projet d'un règlement constitutionnel pour le système incitatif en matière climatique et énergétique (SICE)
- Application de l'initiative parlementaire CAETE-N 09.499 «Agrocarburants. Prise en compte des effets indirects»
- Rapport du concept de tarification de la mobilité du DETEC
- Organisation de l'infrastructure ferroviaire (OIF)
- Modification de l'Ordonnance sur la prévention des accidents (OPA)
- Ordonnances relatives à la stratégie globale «Fret ferroviaire sur tout le territoire»

### Fonds de recherche de l'Union Pétrolière (FRUP)

En cours d'exercice, le FRUP a soutenu, en commun avec d'autres partenaires, dix projets dont trois ont été réalisés: dans un projet de l'EMPA (section moteurs thermiques), on a développé, en collaboration avec la société Liebherr Machines, un système d'injection universellement applicable, de retraitement des gaz d'échappement (SCR-DeNOx) dans des machines du secteur non routier. Le Laboratoire de contrôle des gaz d'échappement de la Haute Ecole Spécialisée bernoise (AFHB) s'est occupé de la recherche de l'efficacité des nettoyeurs de filtres à particules diesel, et l'entreprise Combustion and Flow Solutions SARL a développé un modèle informatique pour l'optimisation d'un système de recharge à deux allures pour moteurs diesel avec les partenaires sa-charging solutions SA et le Laboratoire pour l'aérothermochimie et des systèmes de combustion (LAV) de l'EPFZ Zurich. Un projet du LAV qui établit des caractéristiques de nouveaux carburants est en voie d'achèvement.

D'autres projets soutenus par le FRUP traitent des thèmes suivants: formation de nanoparticules métalliques lors de la combustion d'essence mélangée à l'éthanol, effet du butane dans l'essence sur la combustion et les émissions, toxicité des gaz d'échappement de l'essence, système robotique entièrement automatisé pour l'analyse des dégâts de corrosion au fond des grandes citernes, utilisation de la chaleur des gaz de combustion des moteurs au moyen d'un microvaporisateur, ainsi qu'un système de propulsion hybride pour un paquebot.

### Réseaux d'entreprises formatrices

Dans les réseaux d'entreprises formatrices, quatre entreprises de la branche pétrolière se sont regroupées dans la région zurichoise, sous la conduite de l'UP, afin d'offrir la formation commerciale aux apprentis CFC. A la fin de 2015, deux apprentis ont été engagés en deuxième et troisième année d'apprentissage. En octobre 2015, l'UP a organisé, à Magglingen BE, un cours de deux jours pour les apprentis de deuxième et troisième année d'apprentissage et qui, dans ce contexte, ont visité la Raffinerie de Cressier.

### Collaborateurs de la direction et du service extérieur au 1<sup>er</sup> mai 2016

Ueli Bamert  
Tülay Ergin  
Beat Gasser  
Armin Heitzer  
Samira Ilg  
Paul-André Kilchenmann  
Katharina Reichner  
Francesca Romano  
Markus Sager  
Denis Scorzo (apprenti)  
Moreno Steiger  
Martin Stucky

## Effectif des membres au 1<sup>er</sup> janvier 2016

### Liste des sociétés membres

**A. H. Meyer & Cie. AG**, Badenerstrasse 329, case postale 120, 8040 Zurich, tél. 044 498 15 15, [www.ahmeyer.ch](http://www.ahmeyer.ch)  
**Agrola AG**, Theaterstrasse 15a, case postale 344, 8401 Winterthur, tél. 058 433 80 00, [www.agrola.ch](http://www.agrola.ch)  
**Air Total (Suisse) SA**, ch. des Coquelicots 16, case postale 410, 1214 Vernier, tél. 022 306 66 80, [www.totalsuisse.ch](http://www.totalsuisse.ch)  
**Benoil SA**, via Cercera, casella postale 8, 6862 Rancate, tél. 091 640 02 00, [www.benoil.ch](http://www.benoil.ch)  
**BP Europa SE**, Hamburg, Zweigniederlassung BP (Switzerland) Zug, Baarerstrasse 139, case postale, 6302 Zoug, tél. 058 456 91 11, [www.bpswitzerland.ch](http://www.bpswitzerland.ch)  
**Cica SA**, Hiltalingerstrasse 71, case postale 168, 4019 Bâle, tél. 061 638 85 00, [www.cica.ch](http://www.cica.ch)  
**City Carburol SA**, case postale 166, 6802 Rivera, tél. 091 935 93 63, [www.citycarburol.ch](http://www.citycarburol.ch)  
**Coop Mineraloel AG**, Hegenheimermattweg 65, case postale, 4123 Allschwil, tél. 061 485 41 41, [www.coop-mineraloel.ch](http://www.coop-mineraloel.ch)  
**ECSA Energy SA**, via Luigi Favre 16, 6828 Balerna, tél. 091 695 88 00, [www.ecsa.ch](http://www.ecsa.ch)  
**Eduard Waldburger AG**, Teufener Strasse 176, case postale 2244, 9001 Saint-Gall, tél. 071 274 30 83, [www.waldburger-oel.ch](http://www.waldburger-oel.ch)  
**Eni Suisse SA**, av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne, tél. 021 644 31 11, [www.enisuisse.ch](http://www.enisuisse.ch)  
**Fritz Meyer AG**, Sevogelstrasse 26, 4052 Bâle, tél. 061 317 86 86, [www.fmag.ch](http://www.fmag.ch)  
**Halter AG Wil**, St. Galler Strasse 75, case postale 638, 9501 Wil, tél. 071 913 33 33, [www.halter-energie.ch](http://www.halter-energie.ch)  
**Lang Energie AG**, Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen, tél. 071 677 12 12, [www.langenergie.ch](http://www.langenergie.ch)  
**Migrol AG**, Badenerstrasse 569, case postale, 8048 Zurich, tél. 044 495 11 11, [www.migrol.ch](http://www.migrol.ch)  
**Oel-Pool AG**, Spittelweg 1, 5034 Suhr, tél. 062 836 85 25, [www.oel-pool.com](http://www.oel-pool.com)  
**Oléoduc du Rhône SA**, c/o Eni Suisse SA, av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne, tél. 021 644 31 11, [www.enisuisse.ch](http://www.enisuisse.ch)  
**Osterwalder St. Gallen AG**, Oberstrasse 141, case postale 270, 9013 Saint-Gall, tél. 071 272 27 27, [www.osterwalder.ch/sg](http://www.osterwalder.ch/sg)  
**Osterwalder Zürich AG**, Neubrunnenstrasse 40, case postale 635, 8052 Zurich, tél. 044 307 88 88, [www.osterwalder.ch/zh](http://www.osterwalder.ch/zh)  
**Rhytank AG**, Hafenstrasse 87-89, 4127 Birsfelden, tél. 061 319 29 29, [www.rhytank.ch](http://www.rhytank.ch)  
**Sappro SA**, route de Vernier 143, 1219 Châtelaine, tél. 022 979 05 50, [www.sappro.ch](http://www.sappro.ch)  
**Schätzle AG**, Landenbergstrasse 35, case postale 4539, 6002 Lucerne, tél. 041 368 60 00, [www.schaetzle.ch](http://www.schaetzle.ch)  
**Shell (Switzerland) AG**, Baarerstrasse, 6340 Baar, tél. 041 769 44 44, [www.shell.ch](http://www.shell.ch)  
**Socar Energy Switzerland GmbH**, Nüscherstrasse 24, 8001 Zurich, tél. 044 214 41 11, [www.socarenergy.ch](http://www.socarenergy.ch)  
**Suter, Joerin AG Heizöl & Kohlen**, Talstrasse 45, 4144 Arlesheim, tél. 061 705 15 15, [www.suter-joerin.ch](http://www.suter-joerin.ch)  
**Tamoil (Suisse) SA**, route de Pré-Bois 29, case postale 816, 1215 Genève 15 Aéroport, tél. 022 791 83 11, [www.tamoil.ch](http://www.tamoil.ch)  
**Varo Energy Marketing AG**, Riedstrasse 8, 6330 Cham, tél. 041 747 23 00, [www.varoenergy.com](http://www.varoenergy.com)

### Membres du Comité au 1<sup>er</sup> janvier 2016

Président: **Rolf Hartl**  
 Vice-président: **Daniel Hofer**, directeur de Migrol AG, Zurich  
**Edgar Bachmann**, CEO, Socar Energy Switzerland GmbH, Zurich  
**Lorenz Burkart**, Country Chair, Shell (Switzerland) AG, Baar  
**Constantin Cronenberg**, CEO, BP (Switzerland), Zoug  
**Roland Ellenbroek**, délégué du Conseil d'administration de Lang Energie AG, Kreuzlingen  
**Alexander Streitzig (assesseur)**, président de la direction d'Agrola SA, Winterthur  
**Andres Flütsch**, membre du Conseil d'administration de Varo Energy Marketing AG, Zoug  
**Jürg Hornisberger**, directeur de Tamoil (Suisse) SA, Genève  
**Roger Oser**, président de la direction de Coop Mineraloel AG, Allschwil  
**Mario Silla**, président administrateur délégué d'Eni Suisse SA, Lausanne  
**Ramon Werner**, CEO Oel-Pool AG, Suhr

### Direction

Roland Bilang

### Organe de contrôle

PricewaterhouseCoopers AG, Birchstrasse 160, 8050 Zurich

### Adresse

Union Pétrolière, Spitalgasse 5, 8001 Zurich  
 Tél. 044 218 50 10, fax 044 218 50 11, [www.petrole.ch](http://www.petrole.ch)

## Glossaire

**Biocarburants** Carburants liquides ou gazeux, produits à partir de biomasse.

L'Union Européenne impose un mélange de biocarburants à l'essence et au diesel. En Suisse, les biocarburants ne sont favorisés – c'est-à-dire exemptés de la taxe sur les huiles minérales – que s'ils répondent à des exigences écologiques et sociales strictes. Selon la matière première et le procédé utilisé pour leur fabrication, les bilans écologiques et CO<sub>2</sub> sont susceptibles de diverger.

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

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

**FAME** Biodiesel, également appelé FAME (fatty acid methyl ester). Il est fabriqué chimiquement par estérification d'huile végétale ou animale, avec du méthanol. Le produit principal est l'ester méthylique d'acide gras, la glycérine étant un sous-produit (sources: [www.ebb-eu.org](http://www.ebb-eu.org); [www.biokraftstoffverband.de](http://www.biokraftstoffverband.de)).

**Fracturation (fracking)** La fracturation hydraulique, également appelée stimulation hydraulique, est une technique de forage permettant d'exploiter des gisements de pétrole et de gaz naturel dans des formations rocheuses peu perméables. De l'eau contenant des composants actifs (par ex. du sable ou des produits chimiques) est injectée sous haute pression dans le puits de forage, ce qui agrandit les fissures – ou en crée de nouvelles – dans les couches très denses de grès, de schistes ou de charbon.

Cela a pour effet de mobiliser les inclusions de pétrole ou de gaz naturel de la roche et permet ainsi de les extraire. Une technique similaire est aussi utilisée en géothermie pour augmenter la perméabilité du sous-sol.

**Loi sur le CO<sub>2</sub>** Cette loi a pour but de réduire les gaz à effet de serre, notamment les émissions de CO<sub>2</sub> qui émanent de l'utilisation d'agents énergétiques fossiles (combustibles et carburants), afin d'abaisser l'élévation de la température mondiale et de la limiter sous la barre de 2 °C (source: [www.bafu.admin.ch](http://www.bafu.admin.ch)).

Le Conseil fédéral veut réduire, d'ici 2030, les émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990. Au moins 30% de ces réductions doivent être réalisés par des mesures nationales et les 20% restants amenés par des projets à l'étranger.

La réalisation politique est entreprise dans le cadre de la révision planifiée de la Loi sur le CO<sub>2</sub>, dont le projet est mis en consultation en automne 2016.

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

**MoPEC** Le modèle des prescriptions énergétiques de la conférence des directeurs cantonaux de l'énergie sont, pour l'essentiel, des prescriptions énergétiques pour le bâtiment. Elles comprennent, entre autres, des mesures recommandées pour le renforcement de l'efficacité énergétique dans le secteur des bâtiments.

Les prescriptions révisées (MoPEC 2014) comprennent des recommandations de technique du bâtiment plus strictes. Ainsi, à l'avenir, lors du renouvellement des chauffages au mazout et au gaz, 10% des besoins de chaleur devront provenir d'énergies renouvelables ou économisés par isolation complémentaire.

Ces prochaines années, les cantons devront toutefois encore insérer le MoPEC 2014 dans leur législation sur l'énergie (d'ici 2018 à 2020 au plus tard).

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

**Produits pétroliers à utilisation non énergétique** Ces produits pétroliers ne sont pas utilisés pour des applications énergétiques (production d'énergie). Ils englobent notamment le bitume, les lubrifiants, les cires, la paraffine, le pétrole lampant, le gaz liquide destiné à des applications chimiques ainsi que le coke de pétrole servant à la production de graphite.

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

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

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

**Stranded assets** Actifs qui subissent une soudaine réévaluation ou une importante dévaluation. Il s'agit aujourd'hui essentiellement des actifs relatifs au CO<sub>2</sub> des entreprises très actives dans le domaine de l'énergie, qui du fait des conditions cadres changeantes au niveau politique (p.ex. réglementation des émissions CO<sub>2</sub>) ou promotion des énergies renouvelables, sont confrontées à des risques entrepreneuriaux accrus.

**Tourisme à la pompe** Les activités des stations-service subissent une concurrence transfrontalière dans les régions limitrophes. Le plein des clients étrangers augmente quand le carburant est meilleur marché en Suisse. A l'inverse, un prix du carburant plus cher en Suisse augmente les ventes de carburant dans les régions limitrophes.

1\_Ventes intérieures de produits pétroliers<sup>1</sup>

Produit	2013	2014	2015	2014/2015
	t	t	t	%
Essence	2 802 597	2 693 704	2 514 188 <sup>2</sup>	-6,7
Kérosène	1 571 864	1 582 501	1 636 423	3,4
Carburant diesel	2 626 221	2 700 675	2 684 168 <sup>3</sup>	-0,6
<b>Total carburants</b>	<b>7 000 682</b>	<b>6 976 880</b>	<b>6 834 779</b>	<b>-2,0</b>
Mazout	3 911 160	2 729 398	3 164 109 <sup>4</sup>	15,9
Huiles de chauffage moyenne et lourde	20 564	8 781	6 409	-27,0
<b>Total huiles de chauffage</b>	<b>3 931 724</b>	<b>2 738 179</b>	<b>3 170 518</b>	<b>15,8</b>
Gaz liquéfiés	171 558	167 082	164 532	-1,5
Bitumes	292 885	296 081	290 945	-1,7
Coke de pétrole	54 015	61 964	46 759	-24,5
Lubrifiants	53 472	53 721	51 669	-3,8
Essence d'aviation	3 731	3 523	3 309	-6,1
Naphta	6 109	8 530	24 351	185,5
Autres pétroles	2 286	1 899	2 196	15,6
Cires et paraffines	3 838	4 476	3 811	-14,9
White Spirit	5 664	5 292	5 049	-4,6
<b>Total autres produits</b>	<b>593 558</b>	<b>602 568</b>	<b>592 621</b>	<b>-1,7</b>
Consommation propre des raffineries	252 877	257 531	139 637	-45,8
<b>Total</b>	<b>11 778 841</b>	<b>10 575 158</b>	<b>10 737 555</b>	<b>1,5</b>

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

<sup>2</sup>Inclus biocarburants: 23 607 tonnes

<sup>3</sup>Inclus biocarburants: 39 394 tonnes

<sup>4</sup>Inclus mazout Eco pauvre en soufre: 1 132 181 tonnes

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

## 2\_Facteurs influençant la consommation

	2013	2014	2015	2014/2015
				%
PIB réel, en mio. CHF <sup>1</sup> (année de référence 2010)	635 062	647 061	652 947 p	0,9
Population résidente permanente <sup>2</sup> moyenne (en 1000)	8 089	8 189	v	
Effectif total de logements <sup>3</sup> (en 1000)	4 235	4 289	v	
Degrés-jours de chauffage <sup>4</sup>	3 471	2 782	3 075	10,5
Consommation de mazout (par degré-jour, en tonnes)	1 097	1 090	988	-9,4
Taux de remplissage des citernes <sup>5</sup> de mazout (à la fin de l'année en %)	55,6	55,5	60,4	8,8
Production industrielle <sup>6</sup> (2010 = 100)	107,1	108,6	105,9	-2,5
Effectif des véhicules à moteurs <sup>7</sup>	5 005 800	5 084 900	5 175 600	1,8
Nombre des vols <sup>8</sup> (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	368 009	375 170	378 658	0,9

p Données provisoires

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

Sources:

<sup>1</sup>Secrétariat d'Etat à l'économie (Seco)

<sup>2/3/6</sup>Office fédéral de la statistique (OFS)

<sup>4</sup>Office fédéral de l'énergie (OFEN)

<sup>5</sup>Oil Link SA

<sup>7</sup>routesuisse

<sup>8</sup>Direction de l'aéroport de Zurich

## 3\_Structure des ventes suisses de produits pétroliers

	2013	2014	2015
	%	%	%
Essence	23,8	25,5	23,4
Kérosène	13,3	15,0	15,2
Carburant diesel	22,3	25,5	25,0
Huiles de chauffage	33,4	25,9	29,5
Autres produits	5,0	5,7	5,5
Consommation propre des raffineries	2,1	2,4	1,3
<b>Total</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

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

## 4\_Statistique des importations

Produit	2013	2014	2015	2014/2015
	t	t	t	%
Essences pour automobiles	1 403 626	1 246 882	1 643 242	31,8
Autres essences	9 072	8 622	9 407	9,1
Kérosène	1 568 129	1 554 433	1 600 956	3,0
Diesel et mazout	3 973 656	2 936 095	4 065 400	38,5
Huiles de chauffage moyenne et lourde	24 717	262	297	13,5
Bitumes	293 024	296 294	290 982	-1,8
Coke de pétrole	54 230	62 239	46 991	-24,5
Lubrifiants	68 386	85 901	74 883	-12,8
Gaz liquéfiés	33 587	31 426	85 531	172,2
Autres produits <sup>1</sup>	108 894	121 267	123 141	1,5
<b>Total des produits pétroliers</b>	<b>7 537 322</b>	<b>6 343 422</b>	<b>7 940 830</b>	<b>25,2</b>
Pétrole brut	4 891 059	4 963 792	2 920 661	-41,2
<b>Total</b>	<b>12 428 380</b>	<b>11 307 214</b>	<b>10 861 491</b>	<b>-3,9</b>

<sup>1</sup>2015 inclus 38 484 tonnes de MTBE et 2347 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

5\_Statistique par région de provenance (pétrole brut et produits finis)<sup>1</sup>

	2013		2014		2015	
	t	%	t	%	t	%
UE	7 527 436	60,6	6 331 210	56,0	7 931 316	73,0
Russie	36 880	0,3	36 519	0,3	327	0,0
Autres pays d'Europe	23	0,0	13	0,0	97	0,0
Afrique	3 309 975	26,6	2 863 530	25,3	1 353 737	12,5
Asie/Océanie	1 548 404	12,5	1 730 772	15,3	590 733	5,4
Amérique	5 662	0,0	345 170	3,1	985 281	9,1
Autres pays	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<b>Total</b>	<b>12 428 380</b>	<b>100,0</b>	<b>11 307 214</b>	<b>100,0</b>	<b>10 861 491</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup>2015 inclus 38 484 tonnes de MTBE et 2347 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

## 6\_Statistique par pays de provenance

	2013		2014		2015	
	t	%	t	%	t	%
<b>Pétrole brut<sup>1</sup></b>						
Libye	1 675 978	34,3	1 479 020	29,8	1 757 900	6,0
Nigeria	1 001 389	20,5	1 090 975	22,0	1 144 968	39,2
Egypte	21 270	0,4	48 269	1,0	32 534	1,1
Algérie	611 263	12,5	245 145	4,9	-	-
<b>Total Afrique</b>	<b>3 309 900</b>	<b>67,7</b>	<b>2 863 409</b>	<b>57,7</b>	<b>1 353 292</b>	<b>46,3</b>
France	453	0,0	-	-	-	-
Turquie	-	-	-	-	161 322	5,5
Russie	35 477	0,7	36 016	0,7	-	-
Azerbaïdjan	84 421	1,7	434 762	8,8	174 809	6,0
Kazakhstan	1 460 807	29,9	976 054	19,7	243 674	8,3
Turkménistan	-	-	33 599	0,7	-	-
Irak	-	-	283 262	5,7	7 808	0,3
USA <sup>2</sup>	-	-	-	-	355 069	12,2
Mexique	-	-	213 297	4,3	511 472	17,5
Brésil	-	-	123 394	2,5	113 216	3,9
<b>Total pétrole brut</b>	<b>4 891 059</b>	<b>100,0</b>	<b>4 963 792</b>	<b>100</b>	<b>2 920 661</b>	<b>100</b>
<b>Produits finis<sup>3</sup></b>						
Allemagne	3 657 831	48,5	3 255 398	51,3	4 059 332	51,1
France	845 428	11,2	773 554	12,2	973 509	12,3
Italie	949 853	12,6	815 017	12,8	915 061	11,5
Pays-Bas	1 114 665	14,8	768 193	12,1	812 380	10,2
Belgique	759 534	10,1	575 046	9,1	921 041	11,6
Autres pays de l'UE	199 670	2,6	144 002	2,3	249 993	3,1
<b>Total UE</b>	<b>7 526 982</b>	<b>99,9</b>	<b>6 331 210</b>	<b>99,9</b>	<b>7 931 316</b>	<b>99,9</b>
Russie	1 403	0,0	503	0,0	327	0,0
Autres pays d'Europe	23	0,0	13	0,0	97	0,0
Afrique	75	0,0	121	0,0	445	0,0
Asie/Océanie	3 176	0,0	3 095	0,0	3 120	0,0
Amérique	5 662	0,1	8 479	0,1	5 524	0,1
<b>Total produits finis</b>	<b>7 537 321</b>	<b>100,0</b>	<b>6 343 422</b>	<b>100,0</b>	<b>7 940 830</b>	<b>100,0</b>
<b>Total pétrole brut et produits finis</b>	<b>12 428 380</b>		<b>11 307 214</b>		<b>10 861 491</b>	

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

<sup>2</sup> Il s'agit de l'importation de condensat. L'exportation de ce pétrole brut semi-traité en 2015 était autorisée par la loi.

<sup>3</sup> 2015 inclus 38 484 tonnes de MTBE et 2347 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

## 7\_Statistique de provenance par catégorie de produits

	Essence	Kérosène	Gasoil	Huiles moyenne et lourde	Bitumes	Coke de pétrole	Lubri- fiants	Gaz liquéfiés	Autres produits <sup>1</sup>	Total
	t	t	t	t	t	t	t	t	t	t
	763 807	1 122 469	1 046 720	32	166 147	50 180	33 121	22 149	50 774	3 255 398
<b>Allemagne</b>	<b>967 989</b>	<b>1 172 700</b>	<b>1 607 486</b>	–	<b>160 599</b>	<b>38 635</b>	<b>30 692</b>	<b>35 983</b>	<b>45 249</b>	<b>4 059 332</b>
	33 607	373 193	301 379	1	43 879	–	7 265	933	13 296	773 554
<b>France</b>	<b>95 201</b>	<b>392 156</b>	<b>414 370</b>	<b>104</b>	<b>58 129</b>	–	<b>6 424</b>	<b>988</b>	<b>6 137</b>	<b>973 509</b>
	312 372	3 852	416 618	228	64 187	–	14 069	2 194	1 496	815 017
<b>Italie</b>	<b>334 151</b>	<b>3 796</b>	<b>509 915</b>	<b>178</b>	<b>55 858</b>	<b>5</b>	<b>7 508</b>	<b>1 674</b>	<b>1 977</b>	<b>915 061</b>
	20 163	46 508	639 787	–	1 365	2	9 192	5 603	45 574	768 193
<b>Pays-Bas</b>	<b>34 065</b>	<b>29 234</b>	<b>676 069</b>	<b>14</b>	<b>826</b>	<b>26</b>	<b>3 494</b>	<b>12 197</b>	<b>56 454</b>	<b>812 380</b>
	2 611	8 410	529 356	–	17 588	0	9 567	90	7 424	575 046
<b>Belgique</b>	<b>6 702</b>	<b>3 070</b>	<b>846 107</b>	–	<b>9 608</b>	<b>50</b>	<b>12 050</b>	<b>33 527</b>	<b>9 927</b>	<b>921 041</b>
	122 944	1	2 235	–	3 104	7 404	6 689	443	1 182	144 002
<b>Autres pays de l'UE</b>	<b>214 542</b>	<b>0</b>	<b>11 056</b>	–	<b>5 937</b>	<b>8 268</b>	<b>6 850</b>	<b>1 147</b>	<b>2 192</b>	<b>249 993</b>
	1 255 504	1 554 433	2 936 094	262	296 270	57 585	79 904	31 412	119 746	6 331 210
<b>Total UE</b>	<b>1 652 649</b>	<b>1 600 956</b>	<b>4 065 003</b>	<b>297</b>	<b>290 957</b>	<b>46 984</b>	<b>67 017</b>	<b>85 516</b>	<b>121 937</b>	<b>7 931 316</b>
	–	–	–	–	25	–	290	–	189	503
<b>Russie</b>	–	–	–	–	–	–	<b>47</b>	–	<b>280</b>	<b>327</b>
	–	–	–	–	–	–	1	0	12	13
<b>Autres pays d'Europe</b>	–	–	<b>49</b>	–	<b>24</b>	–	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>97</b>
	–	–	–	–	–	25	0	–	96	121
<b>Afrique</b>	–	–	<b>348</b>	–	–	–	<b>1</b>	–	<b>96</b>	<b>445</b>
	0	0	1	–	–	117	2 208	14	756	3 095
<b>Asie/Océanie</b>	–	–	–	–	–	<b>2</b>	<b>2 710</b>	<b>15</b>	<b>393</b>	<b>3 120</b>
	–	–	–	–	–	4 512	3 498	0	469	8 479
<b>Amérique</b>	–	–	–	–	–	<b>4</b>	<b>5 107</b>	<b>1</b>	<b>412</b>	<b>5 524</b>
	1 255 504	1 554 433	2 936 095	262	296 294	62 239	85 901	31 426	121 267	6 343 422
<b>Total</b>	<b>1 652 649</b>	<b>1 600 956</b>	<b>4 065 400</b>	<b>297</b>	<b>290 982</b>	<b>46 991</b>	<b>74 883</b>	<b>85 531</b>	<b>123 142</b>	<b>7 940 830</b>

2014 gris

2015 noir

<sup>1</sup> 2015 inclus 38 484 tonnes de MTBE et 2347 tonnes de spikes (produits semi-traités pour raffineries)

Source: Administration fédérale des douanes

8\_Pétroles bruts importés<sup>1</sup>

	Densité g/cm <sup>3</sup>	Soufre %	Quantité t
Afrique	0,397	0,10	1 277 203
Amérique	0,267	0,08	945 804
Asie/Océanie	0,165	0,23	552 967
<b>Total 2015</b>	<b>0,828</b>	<b>0,40</b>	<b>2 775 973</b>
Total 2014	0,832	0,29	4 864 086

<sup>1</sup> Depuis mi-mars 2015, la Raffinerie de Collombey a arrêté sa production.

Sources: Raffinerie de Cressier, Oléoduc du Rhône

## 9\_Valeur des importations

	2013 mio. CHF	2014 mio. CHF	2015 mio. CHF	2014/2015 %
Valeur totale				
Produits pétroliers	6 982,4	5 454,5	4 492,8	-17,6
Pétrole brut	3 798,9	3 543,0	1 183,4	-66,6
<b>Total</b>	<b>10 781,3</b>	<b>8 997,6</b>	<b>5 676,2</b>	<b>-36,9</b>

	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Valeur par tonne				
Produits pétroliers	926,4	859,9	565,8	-34,2
Pétrole brut	776,7	713,8	405,2	-43,2
<b>Total</b>	<b>867,5</b>	<b>795,7</b>	<b>522,6</b>	<b>-34,3</b>

Source: Administration fédérale des douanes

## 10\_Statistique des exportations

Produit	2013	2014	2015
	t	t	t
Essence	19 791	12 258	5 535
Carburant diesel	21 870	19 287	14 178
Kérosène <sup>1</sup>	579 476	601 693	628 879
Huiles de chauffage	411 116	389 585	341 410
Bitumes	138	214	36
Coke de pétrole	215	276	232
Lubrifiants	22 369	28 632	19 165
Gaz liquéfiés	55 145	38 583	3 404
Autres produits	26 577	13 550	25 328
<b>Total</b>	<b>1 136 699</b>	<b>1 104 078</b>	<b>1 038 168</b>

<sup>1</sup> Ravitaillement des compagnies aériennes étrangères dans le trafic aérien international; ces livraisons sont comprises dans les ventes intérieures (→ tableau 1).

Source: Administration fédérale des douanes

## 11\_Importations de pétrole brut et de produits pétroliers par moyen de transport

Moyen de transport	2013		2014		2015	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	3 056 728	24,6	2 113 543	18,7	2 786 031	25,7
Rail	2 756 234	22,2	2 656 212	23,5	3 362 095	31,0
Route	948 263	7,6	870 153	7,7	899 309	8,3
Voie aérienne	1 296	0,0	855	0,0	451	0,0
Pipelines	5 665 859	45,6	5 666 450	50,1	3 813 606	35,1
<b>Total</b>	<b>12 428 380</b>	<b>100,0</b>	<b>11 307 214</b>	<b>100,0</b>	<b>10 861 491</b>	<b>100,0</b>

Source: Administration fédérale des douanes

12\_Statistique des moyens de transport par pays<sup>1</sup>

Pays	Rail t	Route t	Voie fluviale t	Voie aérienne t	Pipelines Pétrole brut t	Pipelines Produits t	Total t
	2 030 922	188 907	1 035 538	32	–	–	3 255 398
<b>Allemagne</b>	<b>2 471 685</b>	<b>186 740</b>	<b>1 400 872</b>	<b>35</b>	–	–	<b>4 059 332</b>
	277	69 820	–	799	–	702 658	773 554
<b>France</b>	<b>268</b>	<b>79 376</b>	–	<b>395</b>	–	<b>893 470</b>	<b>973 509</b>
	242 978	572 039	–	0	–	–	815 017
<b>Italie</b>	<b>325 922</b>	<b>589 138</b>	–	<b>0</b>	–	–	<b>915 061</b>
	10 469	4 508	753 216	0	–	–	768 193
<b>Pays-Bas</b>	<b>20 324</b>	<b>4 850</b>	<b>787 205</b>	<b>1</b>	–	–	<b>812 380</b>
	233 032	17 252	324 763	0	–	–	575 046
<b>Belgique</b>	<b>307 426</b>	<b>17 618</b>	<b>595 996</b>	<b>1</b>	–	–	<b>921 041</b>
	132 857	11 130	1	13	–	–	144 002
<b>Autres pays de l'UE</b>	<b>234 010</b>	<b>14 421</b>	<b>1 554</b>	<b>7</b>	–	–	<b>249 993</b>
	2 650 534	863 657	2 113 517	844	0	702 658	6 331 210
<b>Total Europe UE</b>	<b>3 359 636</b>	<b>892 144</b>	<b>2 785 626</b>	<b>439</b>	<b>0</b>	<b>893 470</b>	<b>7 931 316</b>
	56	422	–	–	36 016	–	36 495
<b>Russie</b>	<b>23</b>	<b>305</b>	–	–	–	–	<b>327</b>
	0	38	0	–	–	–	38
<b>Autres pays d'Europe</b>	–	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>0</b>	–	–	<b>97</b>
	–	121	–	0	2 863 409	–	2 863 530
<b>Afrique</b>	<b>530</b>	<b>91</b>	<b>348</b>	–	<b>1 352 767</b>	–	<b>1 353 737</b>
	768	2 324	0	3	1 727 676	–	1 730 772
<b>Asie/Océanie</b>	<b>1 201</b>	<b>1 917</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>587 613</b>	–	<b>590 733</b>
	4 854	3 591	26	8	336 691	–	345 170
<b>Amérique</b>	<b>704</b>	<b>4 803</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>979 757</b>	–	<b>985 281</b>
	2 656 212	870 153	2 113 543	855	4 963 792	702 658	11 307 214
<b>Total</b>	<b>3 362 095</b>	<b>899 309</b>	<b>2 786 031</b>	<b>451</b>	<b>2 920 136</b>	<b>893 470</b>	<b>10 861 491</b>

2014 gris  
2015 noir

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

## 13\_Oléoducs

Nom	Type de produit		2013	2014	2015
Oléoduc du Rhône <sup>1</sup>	Pétrole brut	t	2 122 382	2 288 927	3 220 096
	<b>Total</b>	<b>t</b>	<b>2 122 382</b>	<b>2 288 927</b>	<b>3 220 096</b>
	Débit moyen par heure	t/h	364	350	333
Oléoduc du Jura Neuchâtelois	Pétrole brut	t	2 689 473	2 575 159	2 455 830
	Spikes	t	34 174	32 594	0
	<b>Total</b>	<b>t</b>	<b>2 723 647</b>	<b>2 607 753</b>	<b>2 455 830</b>
	Débit moyen par heure	t/h	500	599	586
Sapro	Essence	t	177 47	35 302	91 500
	Kérosène	t	346 742	378 393	386 159
	Diesel et mazout	t	374 152	307 823	411 662
	<b>Total</b>	<b>t</b>	<b>738 642</b>	<b>721 519</b>	<b>889 321</b>
	Débit moyen par heure	t/h	259	274	257

<sup>1</sup> Depuis mi-mars 2015, la Raffinerie de Collombey a arrêté sa production.

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

## 14\_Importations par les ports rhénans

Produit	2013	2014	2015	2014/2015
	t	t	t	%
Essences	337 623	257 995	302 750	17,3
Autres carburants	80 035	59 033	33 456	-43,3
Diesel et mazout	2 552 809	1 748 110	2 427 017	38,8
Lubrifiants	4 069	3 870	1 000	-74,2
Autres produits pétroliers	18 127	332 <sup>1</sup>	19	-94,3
<b>Total</b>	<b>2 992 663</b>	<b>2 069 340</b>	<b>2 764 242</b>	<b>33,6</b>

<sup>1</sup> Pétrole inclus

Source: ports rhénans des deux Bâles

15\_Stations de marques ouvertes au public au 1<sup>er</sup> janvier 2016

Marque	Type de station			Type de shop			Part des stations avec shop aux ventes (%)	Total 1.1.15	Total 1.1.16	dont sur auto-route	
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m <sup>2</sup>	Shop plus de 50 m <sup>2</sup>	avec diesel					
AGROLA	320	110	–	–	110	53	437	430	–	430	
AVIA	438	112	54	27	83	38	609	604	5	598	
BP	197	157	7	45	115	75	362	361	24	360	
CITY	2	24	–	3	21	98	26	26	2	26	
COMBUSTIA	32	–	–	–	–	–	31	32	–	32	
COOP	8	225	–	1	219	98	226	233	–	233	
ENI SUISSE <sup>1</sup>	5	254	–	31	102	80	250	259	9	258	
JUBIN	81	24	–	15	9	33	100	105	–	105	
MIDLAND	10	–	–	–	–	–	9	10	–	8	
MIGROL	166	144	–	34	110	75	311	310 <sup>2</sup>	2	305	
OELTRANS	13	2	1	2	2	26	16	16	–	16	
OIL!	18	5	–	2	3	28	24	23	–	23	
POCO	2	–	–	–	–	–	2	2	–	2	
RUEDI RÜSSEL <sup>3</sup>	310	29	–	7	22	18	350	339	–	335	
SHELL	85	99	50	66	83	89	240	234 <sup>4</sup>	11	234	
SIMOND	17	–	–	–	–	–	15	17	–	17	
SOCAR	43	105	7	20	90	91	150	155	10	154	
SPURT	5	4	9	1	3	30	18	18	–	16	
TAMOIL	147	115	–	22	93	72	283	262	2	262	
VOEGTLIN-MEYER	22	3	–	–	3	29	21	25	–	25	
<b>Total</b>	<b>1921</b>	<b>1412</b>	<b>128</b>	<b>276</b>	<b>1068</b>	<b>72</b>	<b>3480<sup>5</sup></b>	<b>3461</b>	<b>65</b>	<b>3439</b>	

<sup>1</sup>AGIP jusqu'en 2010<sup>2</sup>Dont 62 stations-service avec logo et carburants Shell<sup>3</sup>Incl. Miniprix<sup>4</sup>Dont 124 avec shops migrolino<sup>5</sup>Au 1<sup>er</sup> janvier 2015, il n'y avait pas encore la nouvelle appartenance à la marque à toutes les stations.

Source: UP

## 16\_Caractéristiques des stations-service

	2013	2014	2015
<b>Nombre total des stations</b>			
<b>dont:</b>	3 547	3 480	3 461
Stations avec diesel	3 495	3 447	3 439
Stations sur autoroute	65	65	65
Stations sans personnel	1 991	1 961	1 921
Stations libre-service avec caisse	1 397	1 374	1 412
Stations avec service	159	145	128
Stations avec shop de moins de 50 m <sup>2</sup>	292	265	276
Stations avec shop de plus de 50 m <sup>2</sup>	1 036	1 032	1 068
<b>Ventes</b>	<b>mio. l</b>	<b>mio. l</b>	<b>mio. l</b>
par station	1,428	1,437	1,405
par station sur autoroute	3,394	3,301	3,198
par station sans personnel	0,642	0,636	0,655
par station libre-service avec caisse	2,472	2,494	2,337
par station avec service	2,092	2,215	2,363
par station avec shop de moins de 50 m <sup>2</sup>	1,614	1,585	1,550
par station avec shop de plus de 50 m <sup>2</sup>	3,073	3,086	2,875

Source: UP

17\_Parts des raffineries aux ventes intérieures<sup>1</sup>

	2013	2014	2015
	%	%	%
Essence	49,3	52,5	36,7
Kérosène	2,3	1,5	2,0
Carburant diesel	46,7	54,0	34,3
<b>Total carburants</b>	<b>37,8</b>	<b>41,5</b>	<b>27,5</b>
Mazout	35,1	41,6	26,7
Huiles de chauffage moyenne et lourde	100,0	100,0	100,0
<b>Total combustibles</b>	<b>42,7</b>	<b>51,2</b>	<b>35,8</b>
Gaz liquéfiés	81,7	81,8	48,1
Bitumes	-	-	-
<b>Total</b>	<b>40,1</b>	<b>44,5</b>	<b>30,1</b>

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

## 18\_Production des raffineries de Suisse destinée au marché intérieur et à l'exportation

Type de produit	2014			2015		
	Marché intérieur <sup>1</sup>	Exportation	Total	Marché intérieur <sup>1</sup>	Exportation	Total
	t	t	t	t	t	t
Gaz liquéfiés	136 641	37 598	174 239	79 152	3 253	82 405
Naphta	56	14 331	14 387	98	2 006	2 104
Essence	1 414 002	2 849	1 416 851	922 462	2 919	925 381
Kérosène	24 059	9	24 068	33 389	14	33 403
Pétrole lampant	-	-	-	-	-	-
Carburant diesel	1 457 758	20	1 457 778	920 848	16	920 864
Mazout	1 136 220	2 697	1 138 917	843 839	1 233	845 072
Huile de chauffage moyenne	-	-	-	-	-	-
Huile de chauffage lourde	265 876	119 578	385 454	290 428	55 124	345 552
Bitumes	-	-	-	-	2 238	2 238
Soufre	8 734	-	8 734	5 737	-	5 737
Benzène	-	27 960	27 960	-	31 250	31 250
<b>Total des produits</b>	<b>4 443 346</b>	<b>205 042</b>	<b>4 648 388</b>	<b>3 095 953</b>	<b>98 053</b>	<b>3 194 006</b>
Consommation propre	257 531	-	257 531	139 637 <sup>2</sup>	-	139 637
<b>Total</b>	<b>4 700 877</b>	<b>205 042</b>	<b>4 905 919</b>	<b>3 235 590</b>	<b>98 053</b>	<b>3 333 643</b>

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

<sup>2</sup>Dont: gaz de raffinerie 124 517 tonnes, huile de chauffage lourde 15 120 tonnes

Source: Carbura

19\_Recettes fiscales<sup>1</sup>

	2013	2014	2015
	mio. CHF	mio. CHF	mio. CHF
<b>Impôt sur les huiles minérales</b>			
Essence	1 600,007	1 538,954	1 425,298
Carburant diesel	1 348,080	1 391,747	1 355,255
Kérosène	38,376	38,655	38,784
Autres <sup>2</sup>	1,884	1,959	1,864
Huiles de chauffage et autres produits <sup>2</sup>	22,667	17,269	18,862
<b>Total des impôts</b>	<b>3 011,014</b>	<b>2 988,584</b>	<b>2 840,063</b>
Surtaxe sur l'essence	1 110,602	1 068,169	989,061
Surtaxe sur le diesel	856,201	886,783	860,208
Surtaxe sur le kérosène	25,899	26,204	25,634
Autres <sup>2</sup>	1,730	1,792	1,737
Commission de perception	76,176	75,743	71,815
Taxe sur la valeur ajoutée <sup>3</sup>	1 291,515	1 146,718	965,422
<b>Total recettes fiscales</b>	<b>6 373,137</b>	<b>6 193,993</b>	<b>5 753,941</b>

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

<sup>2</sup> Selon art. 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales

<sup>3</sup> Valeur estimée

Source: Direction générale des douanes

## 20\_Charge fiscale et autres redevances

	Essence	Carburant diesel	Mazout
Au 1 <sup>er</sup> Janvier 2016	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
Impôt sur les huiles minérales	431,20	458,70	3,00
Surtaxe sur les huiles minérales	300,00	300,00	0,00
<b>Total de l'impôt sur les huiles minérales</b>	<b>731,20</b>	<b>758,70</b>	<b>3,00</b>
Taxe sur le CO <sub>2</sub>			222,60
Redevances d'importations <sup>1</sup>	3,30	3,30	0,30
Taxe sur la valeur ajoutée (8,0%) <sup>2</sup>	100,00	105,93	52,15
Charge par 1000 litres	834,50	867,93	278,05
Charge en ct./l	<b>83,450</b>	<b>86,793</b>	<b>27,805</b>

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

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

Source: Carbura

## 21\_Consommation brute d'énergie

	2013		2014	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	503880	43,2	462560	41,7
Force hydraulique	142460	12,2	141510	12,8
Combustibles nucléaires	271320	23,3	287670	26,0
Gaz	129030	11,1	111770	10,1
Charbon	5670	0,5	5910	0,5
Bois et charbon de bois	44370	3,8	38500	3,5
Ordures et déchets industriels	54830	4,7	56880	5,1
Autres énergies renouvelables	22290	1,9	23440	2,1
Electricité, solde import/export	-8620	-0,7	-19760	-1,8
<b>Consommation brute</b>	<b>1 165 230</b>	<b>100,0</b>	<b>1 108 480</b>	<b>100,0</b>

Source: OFEN; Statistique globale suisse de l'énergie 2014

## 22\_Consommation finale d'énergie

	2013		2014	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	468230	52,3	425810	51,6 <sup>1</sup>
Electricité	213560	23,9	206880	25,1
Gaz	120750	13,5	107100	13,0
Charbon et coke	5670	0,6	5910	0,7
Bois et charbon de bois	40440	4,5	34500	4,2
Déchets industriels	10450	1,2	11830	1,4
Chaleur à distance	17890	2,0	16290	2,0
Autres énergies renouvelables	17900	2,0	17450	2,1
<b>Consommation finale</b>	<b>894890</b>	<b>100,0</b>	<b>825770</b>	<b>100,0</b>

<sup>1</sup> Combustibles liquides 15,4%, carburants liquides 36,1%

Source: OFEN; Statistique globale suisse de l'énergie 2014

## 23\_Bilan pétrolier suisse 2015

	Pétrole brut	Carburants <sup>1</sup>				Huiles de chauffage		Autres produits			Total
	Brut, spikes et add.	Essence pour automobiles	Essence d'aviation	Kérosène	Carburant diesel	Mazout	Moyenne et lourde	Coke de pétrole	Autres produits énergétiques <sup>2</sup>	Produits non énergétiques	1000 t
	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t	1000 t
	4 975	1 249	4	1 554	1 461	1 476	-	40	34	441	6 259
Importation	2 836	1 644	3	1 603	2 089	1 976	-	25	88	467	7 895
	-	12	-	-	19	50	344	-	39	59	523
Exportation	-	6	-	-	14	17	324	-	3	71	435
Production des raffineries (excl. différence -1)	4 941	1 421	-	16	1 461	1 158	394	60	307	124 <sup>4</sup>	4 941
	2 857	743	-	38	735	804	315	11	118	94 <sup>4</sup>	2 858
Consomm. propre des raffineries	-	-	-	-	-	-	33	60	225	-	318
	-	-	-	-	-	-	15	11	125	-	151
Changement de produits	-	-	-	-	-152	152	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-163	163	-	-	-	-	-
Stocks commerce en gros <sup>3</sup>	-11	28	-	13	-69	-7	-8	-1	-	11	-32
	20	109	-	-5	-2	238	30	-	-	30	400
Ventes en gros	-	2 687	4	1 583	2 682	2 729	9	39	77	517	10 327
	-	2 490	3	1 636	2 645	3 164	6	25	78	520	10 567
Transformation d'énergie	-	-	-	-	2	16	-	-	-	-	18
	-	-	-	-	2	16 <sup>5</sup>	- <sup>5</sup>	-	-	-	18 <sup>5</sup>
Achat consommateurs	-	2 687	4	1 583	2 680	2 713	9	39	77	517	10 309
	-	2 490	3	1 636	2 643	3 148 <sup>5</sup>	6 <sup>5</sup>	25	78	520	10 549 <sup>5</sup>
Stocks consommateurs <sup>3</sup>	-	-	-	-	-	140	-	-	-	-	140
	-	-	-	-	-	-110 <sup>5</sup>	- <sup>5</sup>	-	-	-	-110 <sup>5</sup>
	-	2 687	4	1 583	2 680	2 853	9	39	77	517	10 449
<b>Consommation finale</b>	-	2 490	3	1 636	2 643	3 038 <sup>5</sup>	6 <sup>5</sup>	25	78	520	10 439 <sup>5</sup>

2014 gris

2015 noir

<sup>1</sup> Sans biocarburants<sup>2</sup> dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit<sup>3</sup> += réduction, -= augmentation<sup>4</sup> Soufre, benzène inclus<sup>5</sup> Chiffres provisoires

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

**Editeur**  
Union Pétrolière

**Concept/design**  
Linkgroup AG, Zurich  
[www.linkgroup.ch](http://www.linkgroup.ch)

**Traduction**  
Denis Robert, Eric Zanetti

**Illustrations/infographie**  
Daniel Röttele  
[www.danielroettele.ch](http://www.danielroettele.ch)

**Impression**  
galledia ag, Berneck  
[www.galledia.ch](http://www.galledia.ch)

