

NOTRE CONTRIBUTION AU DÉBAT SUR LA LOI DE PROGRAMMATION DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La transition énergétique nécessite une approche réaliste qui prenne en compte la compétitivité des entreprises et le niveau de vie des citoyens. Le pétrole continuera de jouer un rôle clé à l'horizon 2050.

Le gouvernement français a présenté le 18 juin 2014 son projet de loi de programmation sur la transition énergétique dont les deux objectifs principaux sont la limitation de l'impact climatique de la consommation d'énergie et la sobriété énergétique. À ce sujet, l'Ufip souligne la nécessité d'une approche réaliste de la démarche engagée, qui mette en avant l'impératif de compétitivité des entreprises. Sa prise en compte devrait constituer un point d'attention essentiel dans la conduite de la transition énergétique, tout comme la sécurité d'approvisionnement.

L'Ufip propose que l'objectif de la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 40 % d'ici 2030 constitue l'objectif central et unique de la transition énergétique, assorti d'une protection efficace des secteurs exposés. Selon elle, la multiplication d'annonces d'objectifs chiffrés de nature différente, dont la convergence peut être discutée, prive le projet d'une véritable visibilité d'ensemble. Pour l'Ufip, l'amélioration de l'efficacité énergétique demeure un impératif, mais elle considère qu'un objectif de réduction volontariste de la consommation d'énergie risque d'aller à l'encontre de la croissance, de la compétitivité des entreprises et du niveau de vie des Français. Quant à l'objectif de réduction de 30 % de la consommation d'énergies fossiles à l'horizon 2030, l'Ufip rappelle que son impact n'a été ni étudié, ni débattu et qu'il apparaît peu réaliste.

Pour l'Ufip, le projet laisse donc subsister beaucoup d'inconnues sur les trajectoires envisagées pour chaque énergie, sur les contributions respectives de chacune au mix énergétique et sur les moyens qui seraient engagés dans les années futures. Elle note par ailleurs que le projet ne fait pas de référence à la nécessité que le mix énergétique français tire pleinement partie de ressources nationales qui concourent à la sécurité d'approvisionnement et à la réduction du déficit du commerce extérieur, pas plus qu'il n'évoque l'apport d'expertise de l'industrie française à cette transition.

Transition énergétique et compétitivité

L'Ufip observe que, si le projet de loi et les objectifs annoncés ont fait l'objet d'une étude préliminaire d'impact économique, celle-ci reste incomplète. En particulier, elle ne donne aucun élément chiffré qui permettrait de soutenir ces orientations en fonction de leur rapport coût / efficacité et de quantifier leur impact sur la compétitivité et l'emploi. Ainsi, les investissements en énergies renouvelables et les opérations d'efficacité énergétique devraient être hiérarchisés selon leur rapport coût / efficacité illustré par des indicateurs simples comme le prix de la tonne de CO₂ évitée.

L'Ufip considère que les obligations et les subventions provoquent généralement une augmentation des coûts pour les consommateurs et de la fiscalité pour les contribuables. Elle souligne que leurs modes de financement doivent être transparents et que, lorsqu'elles sont mises en place, elles doivent être limitées dans le temps.

Transition énergétique et transport

L'Ufip rappelle qu'en 2013, les transports représentaient 32 % de la consommation finale d'énergie en France et que les produits pétroliers ont assuré 93 % des besoins. Elle observe que, si des énergies alternatives doivent être encouragées pour des usages spécifiques, elles ne permettront pas de renoncer rapidement et à grande échelle au pétrole. Dès lors, le fort potentiel d'amélioration de l'efficacité énergétique de la motorisation thermique associée à l'hybridation électrique offre le meilleur rapport coût / efficacité en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre du transport.

Elle souhaite que, si des investissements dans des infrastructures sont rendus nécessaires pour introduire de nouveaux carburants, leur réalisation soit en phase avec le marché et à son initiative.

L'industrie pétrolière française mobilisera son expertise et ses compétences pour accompagner une transition énergétique qui devrait assurer à la France, compétitivité, durabilité et sécurité d'approvisionnement.

Jean-Louis Schilansky,

Président de l'Ufip

Juin 2014

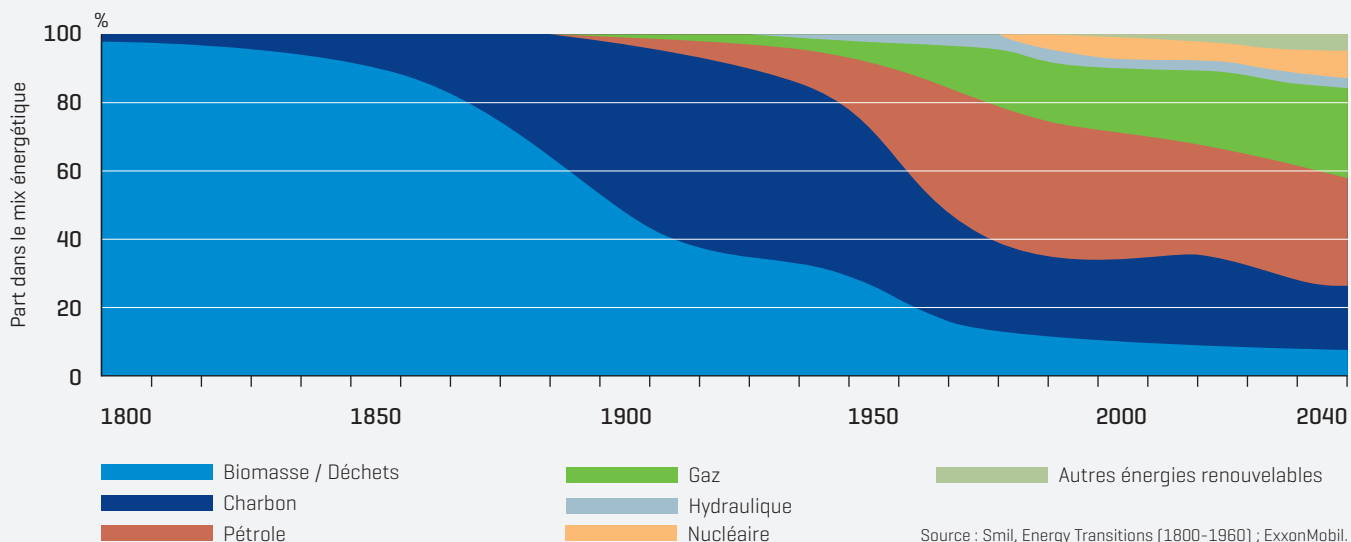
QUELLE PLACE POUR LES HYDROCARBURES DANS LE MIX ÉNERGÉTIQUE ?

Pour satisfaire la demande française en énergie au cours des décennies à venir, nous aurons besoin de toutes les énergies.

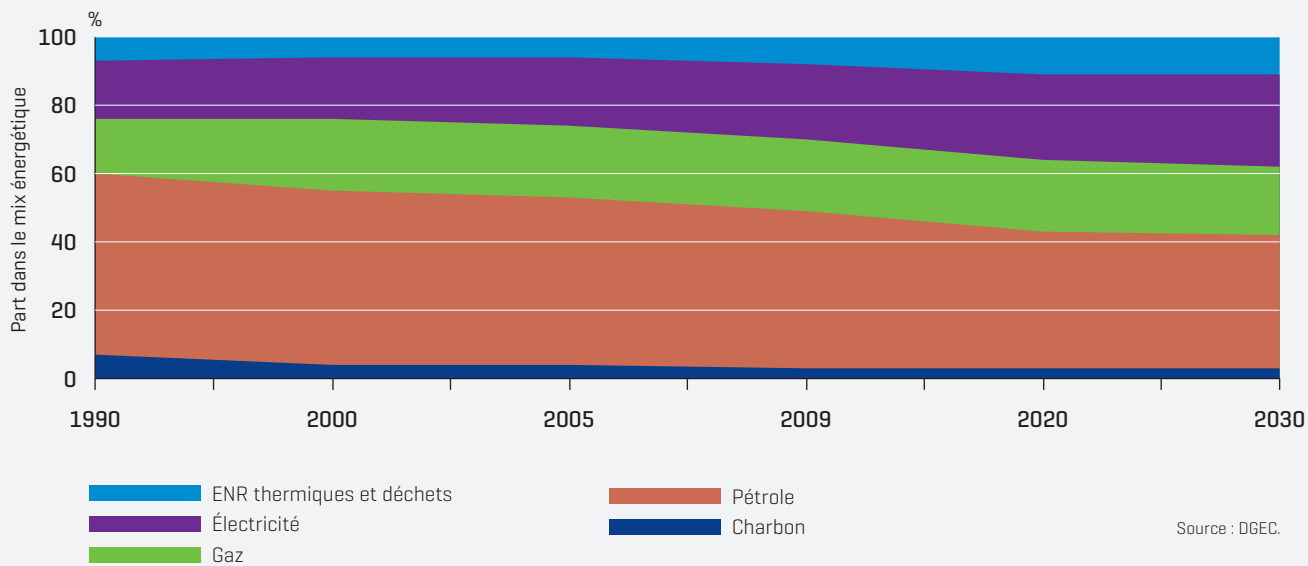
- **Le pétrole** restera une énergie incontournable dans les décennies à venir, en particulier pour le transport :
 - Dans l'Union européenne en 2010, le pétrole représentait 37 % de l'énergie primaire, près de 40 % de l'énergie finale, et plus de 95 % des carburants utilisés dans le transport en étaient issus.
 - En France en 2011, il représentait 31 % de l'énergie primaire, 44 % de l'énergie finale et 93 % de l'énergie du transport.
 - À l'horizon 2050, les scénarios de l'AIE* les plus ambitieux en matière de lutte contre le changement climatique indiquent que le pétrole représentera encore 20 % de la demande d'énergie primaire en Europe et au moins 50 % de l'énergie nécessaire au transport.
- **Le gaz naturel** est appelé à devenir la deuxième énergie dans le monde. Il est l'énergie de choix pour la production d'électricité où il offre de bons rendements et des émissions de gaz à effet de serre limitées. Il est aussi le complément nécessaire des énergies renouvelables génératrices d'électricité en permettant de faire face à l'intermittence de leur production.
- **Économiser l'énergie** demeure une priorité absolue pour les années à venir. Consommer moins et mieux doit être le maître-mot. Pour l'industrie pétrolière, il s'agit d'accroître l'efficacité énergétique de ses procédés et de ses installations et de proposer des carburants, des combustibles et des lubrifiants performants et respectueux de l'environnement.
- **Les énergies renouvelables (ENR)** vont se développer aux côtés des autres énergies mais le rythme de leur développement ne permettra pas la substitution des énergies fossiles à l'horizon 2030, et leur impact environnemental doit être soigneusement évalué. Pour l'électricité, l'intermittence associée à leur production et la limitation des sites naturels adéquats font qu'elles ne suffiront pas à répondre à la totalité de la demande du futur - pas plus que le pétrole ou que toute autre énergie. C'est donc de toutes les énergies dont nous aurons besoin au cours des années à venir.
- **La densité énergétique élevée** des carburants fossiles ainsi que l'absence d'alternatives compétitives au plan économique et technique explique leur utilisation massive dans les transports. À l'avenir, les améliorations attendues des moteurs à combustion interne, à essence notamment, en association avec le développement des véhicules hybrides, offriront un excellent rapport coût/efficacité en termes de gain énergétique et de réduction des émissions de CO₂.
- **Coût, sécurité d'approvisionnement et efficacité** sont les éléments fondamentaux de toute réflexion sur l'énergie. Ils participent de manière essentielle à la compétitivité de l'économie française aux plans européen et mondial, et à la préservation du pouvoir d'achat des ménages.
- L'analyse du passé montre que les **transitions énergétiques** se font de manière lente et progressive. Dès lors, notre pays doit veiller à préserver la flexibilité de la structure de son mix énergétique et se garder de prendre des options technologiques qui se révéleraient irréversibles.

* Agence internationale de l'énergie.

DEMANDE MONDIALE D'ÉNERGIE PRIMAIRE PAR SOURCE, 1800-2040



DEMANDE FRANÇAISE D'ÉNERGIE FINALE PAR SOURCE, 1990-2030 [scénario Grenelle AMS-0]



RÉSERVES ET PRODUCTION D'HYDROCARBURES

La production de pétrole devrait atteindre vers 2020 un plateau situé entre 95 et 100 millions de barils de pétrole par jour. Ce plateau est lié aux capacités économiques et techniques de mise en production des ressources disponibles et non à l'extinction des ressources. Il constituera avec le gaz le socle du mix énergétique mondial auquel s'ajouteront le nucléaire et les ENR.

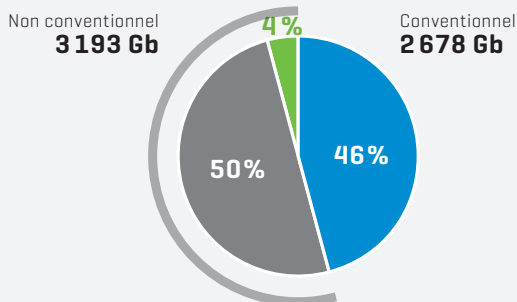
1. LE PÉTROLE

- Les ressources naturelles comme l'eau, les métaux rares ou les énergies fossiles sont des ressources finies. Des avancées technologiques continues dans l'exploration et la production d'hydrocarbures ont cependant permis de découvrir et de développer de nouvelles réserves et de mieux exploiter celles déjà en production. De ce fait, l'industrie a pu faire croître, année après année, le niveau des ressources pétrolières mondiales récupérables.
- **Au rythme actuel de consommation, les réserves de pétrole brut sont estimées à plus de cent ans.** Elles dépassent le siècle si l'on prend en considération les développements futurs des pétroles non conventionnels* dont les techniques d'extraction connaissent un développement continu.
- * Pétroles non conventionnels : pétroles de réservoirs compacts, sables bitumineux, pétroles lourds et extra-lourds, pétroles de schiste, schistes bitumineux.
- La question centrale de l'industrie n'est pas celle des ressources mais celle du développement des capacités de production :
- Les ressources en pétrole existent. Les technologies nécessaires pour mettre en production des projets sont néanmoins de plus en plus complexes et demandent des moyens financiers toujours plus importants. À l'horizon 2025, près de 45 Mb/j de nouvelles capacités de production seront nécessaires pour compenser le déclin naturel des champs actuellement en production et assurer un plateau de 95-100 Mb/j, à la hauteur des besoins mondiaux.
- À cette dimension technologique s'ajoutent l'impact du contexte géopolitique et la question de l'acceptabilité des développements futurs par l'ensemble des parties prenantes.

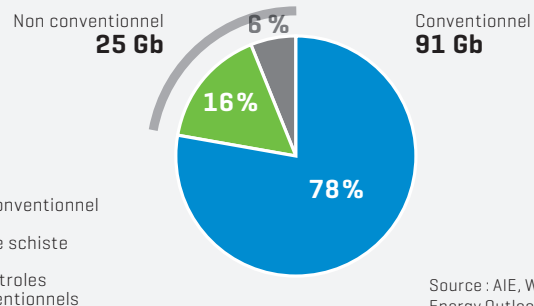
RESSOURCES RÉCUPÉRABLES DE PÉTROLE

MONDE : 5 871 Gb

[1 Gb = 1 milliard de barils]



EUROPE OCDE : 116 Gb



Source : AIE, World Energy Outlook 2012.

- En 2012, la France a consommé près de 80 millions de tonnes de pétrole et de produits pétroliers. La production de pétrole sur le territoire national a atteint 800 000 tonnes soit 1 % de la demande, le reste étant assuré par les importations.

- En 2011, un forage d'exploration réalisé au large de la Guyane par un consortium de compagnies pétrolières a révélé la présence effective de pétrole. **Cette découverte**

est susceptible de remettre en cause le lent déclin de la production française. Au cours d'une campagne de plusieurs forages débutée en 2012, ce consortium va chercher avec ses associés à évaluer le potentiel de production et l'étendue des réserves de cette zone. Une découverte analogue à celle de Jubilee, au Ghana, dans une zone géologique de l'Afrique de l'Ouest qui présente des similitudes fortes avec la Guyane, pourrait permettre de multiplier la production française actuelle par cinq.

2. LE GAZ NATUREL

- Le gaz naturel est la seule énergie fossile dont la demande croît d'ici 2035 quel que soit le scénario retenu par l'AIE. Les ressources mondiales de gaz sont suffisantes pour faire face à cette demande croissante. **Les réserves estimées s'élèvent à près de 230 années de la consommation actuelle.**

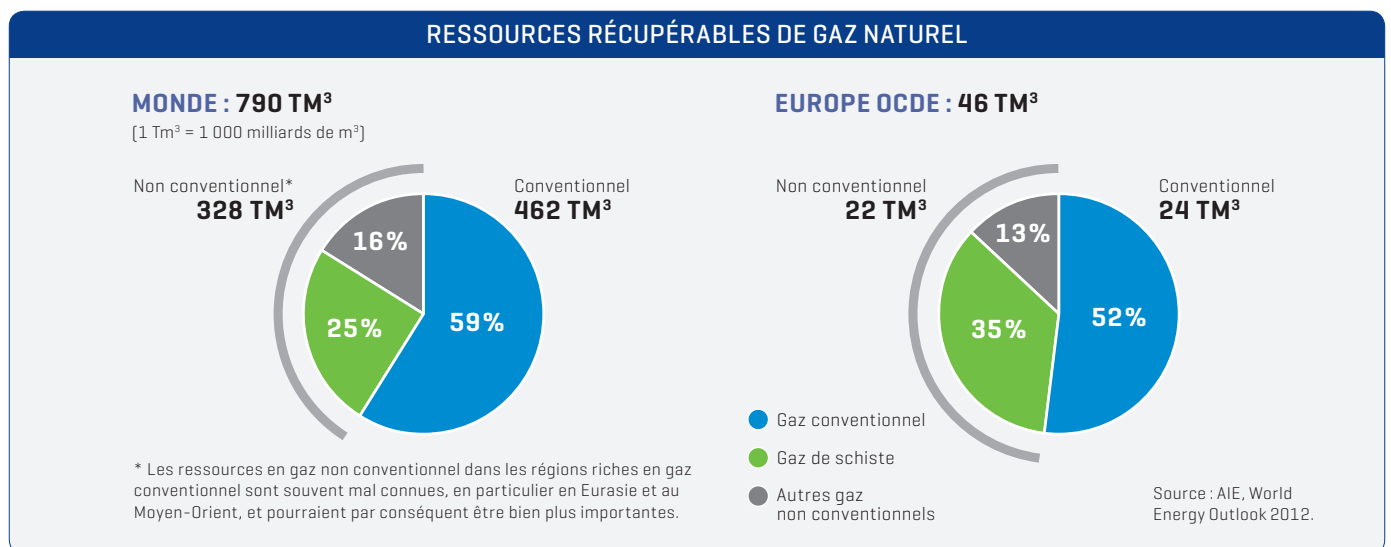
- La Russie demeure le premier détenteur de réserves de gaz conventionnel ; l'Irak, le Brésil et l'Afrique de l'Est seront parmi les nouveaux producteurs des deux décennies à venir.

- Selon l'AIE, près de la moitié de l'augmentation de la consommation de gaz pourrait être assurée par du gaz non conventionnel* en majorité produit en Chine, aux États-Unis et en Australie. Un tel développement suppose une bonne acceptabilité sociétale des projets.

- Compte tenu de ses atouts : flexibilité d'approvisionnement apportée par le GNL, et meilleure efficacité environnementale que le charbon pour la production d'électricité, le gaz naturel est en passe d'occuper la deuxième position dans le mix énergétique mondial au cours de la prochaine décennie. Et aux États-Unis, il devrait même prendre la première place du mix énergétique devant le pétrole.

- En 2012, la France a consommé plus de 40 milliards de m³ de gaz naturel qu'elle a importés à 98 %. Elle pourrait disposer d'un potentiel élevé de gaz non conventionnel, évalué à 5 100 milliards de m³ par l'EIA, agence américaine d'information sur l'énergie, ce qui représenterait de l'ordre de 100 ans de sa consommation actuelle.

* Gaz non conventionnels : gaz de schiste, gaz de houille, gaz de réservoirs compacts.



QUELLE PLACE POUR LES HYDROCARBURES DE SCHISTE ?

Consommer moins pour assurer de façon pérenne le développement de nos économies est un enjeu majeur pour les décennies à venir. Trouver assez d'énergie l'est aussi. Abondants et bien répartis dans le monde, gaz et pétrole de schiste pourraient offrir une réponse d'envergure à cette question.

● **La production de ces hydrocarbures, qui sont restés enfermés dans la roche-mère et n'ont pas migré, comme le gaz et le pétrole conventionnels, vers des réservoirs plus proches de la surface, requiert des techniques d'extraction spécifiques** : le forage horizontal, qui permet de drainer un plus grand volume d'hydrocarbures, associé à la fracturation hydraulique, opération de stimulation qui permet au pétrole et au gaz naturel de mieux circuler dans la roche vers le puits. Appliquées dans le monde depuis plusieurs décennies, afin d'optimiser la production des gisements traditionnels, ces techniques sont maîtrisées par l'industrie pétrolière et parapétrolière, au sein de laquelle la France compte des acteurs de premier rang.

● **Rien ne permet aujourd'hui d'affirmer que notre pays possède des ressources significatives de pétrole ou de gaz naturel.** En Europe, plusieurs de nos voisins mènent actuellement des campagnes d'exploration pour connaître l'existence de possibles ressources en hydrocarbures de schiste.

En nous privant, en France, de cette connaissance – la fracturation hydraulique étant interdite par la loi depuis 2011 sur notre territoire – nous renonçons à disposer d'un paramètre essentiel pour définir la politique énergétique de notre pays.

● **Depuis 70 ans, des dizaines de millions de tonnes de pétrole brut et des centaines de milliards de mètres cubes de gaz naturel ont été produits en France métropolitaine** ; plus de 6 000 puits y ont été forés. Ces décennies d'exploration et de production d'hydrocarbures ont permis à la France de se doter de lois et règlements complets, encadrant tant l'octroi des permis, la durée des concessions, que les conditions de travail

ou la protection de l'environnement. La réforme du code minier, attendue en 2013, est appelée à renforcer encore ce cadre réglementaire rigoureux, dans le sens d'une plus grande implication des citoyens et des élus.

L'exploitation des hydrocarbures de schiste dure plusieurs dizaines d'années. La gestion de son impact (empreinte au sol, impacts visuels et sonores, consommations d'eau, émissions de gaz à effet de serre, préservation des nappes phréatiques, sécurité et santé des personnels et riverains, etc.) doit s'effectuer sur le long terme. Depuis le démarrage de cette exploitation au début des années 2000, elle fait l'objet d'une démarche de progrès continu de la part de l'industrie pétrolière et gazière. Des améliorations sont encore attendues notamment sur le recyclage de l'eau, la conception de nouveaux additifs, ainsi que la modélisation des opérations de stimulation, sur la base des enseignements tirés de l'expérience américaine.

Cette expérience doit aussi permettre de quantifier, pour la France, le développement économique et industriel ainsi que les impacts socio-économiques de l'exploitation d'éventuels hydrocarbures de schiste, notamment en matière d'emploi. Le succès que cette activité connaît actuellement aux États-Unis est en tout cas sans appel : création de 1,7 million d'emplois en quelques années, division par trois du prix du gaz, relocalisation de certaines industries sur le sol américain, indépendance énergétique et retour des États-Unis au premier rang des producteurs de pétrole dans le monde à l'horizon 2020... De telles retombées potentielles nécessitent d'être prises en compte dans un débat sur l'opportunité et les conditions d'un développement de ces ressources en France.

● **Rien ne devrait pouvoir empêcher de mener, de façon sûre et contrôlée, et dans le respect de l'environnement, des opérations d'exploration [et, à plus long terme, de production] d'hydrocarbures de schiste en France, à supposer que les conditions suivantes soient réunies :**

- L'engagement d'industriels fiables et aux savoir-faire reconnus dans le monde, et l'application par eux comme par l'administration des réglementations qui encadrent ces activités.
- Une information complète sur les opérations envisagées, ainsi qu'un dialogue régulier avec les autorités, les élus et la population locale.

- La réalisation d'un état des lieux initial et d'études sur l'ensemble des impacts environnementaux de long terme.
- Une démarche de progrès continu tout au long des opérations, intégrant de manière dynamique les meilleures pratiques au sein de la profession, et une Recherche & Développement active.
- La définition, sur la base de ces expérimentations, d'un modèle économique de développement des hydrocarbures de schiste propre au contexte français.

En interdisant la fracturation hydraulique sur le territoire français, la loi a introduit un facteur de blocage qui pèse désormais sur l'ensemble des investissements de l'industrie sur notre sol et décourage les acteurs économiques prêts à y investir de manière importante.

NOTRE PROPOSITION

● **Rouvrir le débat sur les gaz de schiste et porter cette question au sein du débat sur la transition énergétique** en France, en tenant compte des coûts de chaque énergie, des bénéfices économiques d'un développement potentiel des ressources nationales (balance des paiements, emploi, compétitivité, effet sur le développement de filières industrielles comme la chimie), et de leur impact sur l'environnement.

● **Pour cela, suivre de près les campagnes d'exploration actuellement menées en Europe**, afin d'en recenser les bonnes pratiques techniques et réglementaires, les impacts ainsi que les axes d'amélioration.

● **Engager les travaux de la commission nationale de suivi et d'évaluation des risques environnementaux** liés aux techniques de fracturation hydraulique – et aux techniques alternatives – prévue par la loi du 13 juillet 2011 et mise en place par décret du Conseil d'État le 22 mars 2012, chargée de définir les conditions de mise en œuvre d'expérimentations à seule fin de recherche scientifique sous contrôle public.

● **Faire aboutir rapidement la refonte du code minier** et par là même dégeler l'instruction en cours des demandes de permis d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures en France ; donner à l'industrie une vision claire sur les délais et le déroulement des procédures d'octroi.

LE PÉTROLE, ÉNERGIE DE LA MOBILITÉ

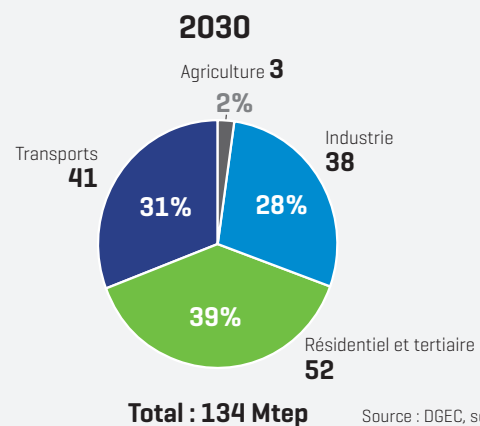
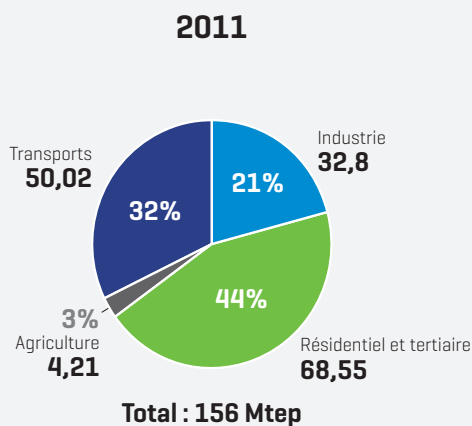
Le pétrole restera pendant de nombreuses décennies la source de mobilité la plus utilisée, et la plus avantageuse en termes de coût et de bénéfice. En même temps que le développement progressif des véhicules électriques, les carburants conventionnels et les véhicules thermiques continueront d'assurer l'essentiel de la mobilité durant la transition énergétique, processus long au cours duquel le réseau de dépôts pétroliers et de stations-service assurera toujours son rôle auprès des consommateurs français.

1. TRANSPORTS ET ÉNERGIE EN FRANCE

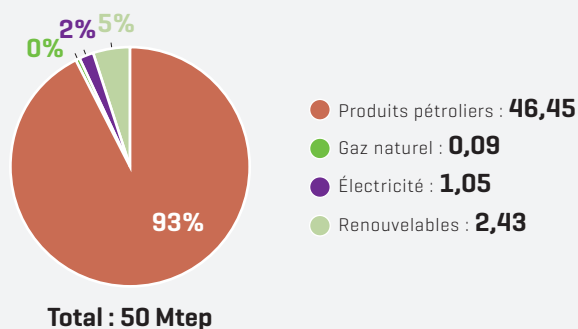
À lui seul, le secteur des transports représentait, en 2011, 32 % de la consommation énergétique finale française.

Les produits pétroliers assuraient 93 % des besoins en énergie correspondants.

PART DU SECTEUR TRANSPORT DANS LA CONSOMMATION FINALE ÉNERGÉTIQUE FRANÇAISE [en Mtep]



PART DES PRODUITS PÉTROLIERS DANS LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS EN 2011 [en Mtep]



Le pétrole continuera d'être la source principale d'énergie pour les transports au cours des décennies à venir. Dans son scénario de réduction des émissions de gaz à effet de

serre (GES) le plus ambitieux, l'AIE prévoit que le pétrole représentera encore 70 % de l'énergie utilisée par les transports en Europe en 2035.

2. LES AVANTAGES DU PÉTROLE ET DES HYDROCARBURES

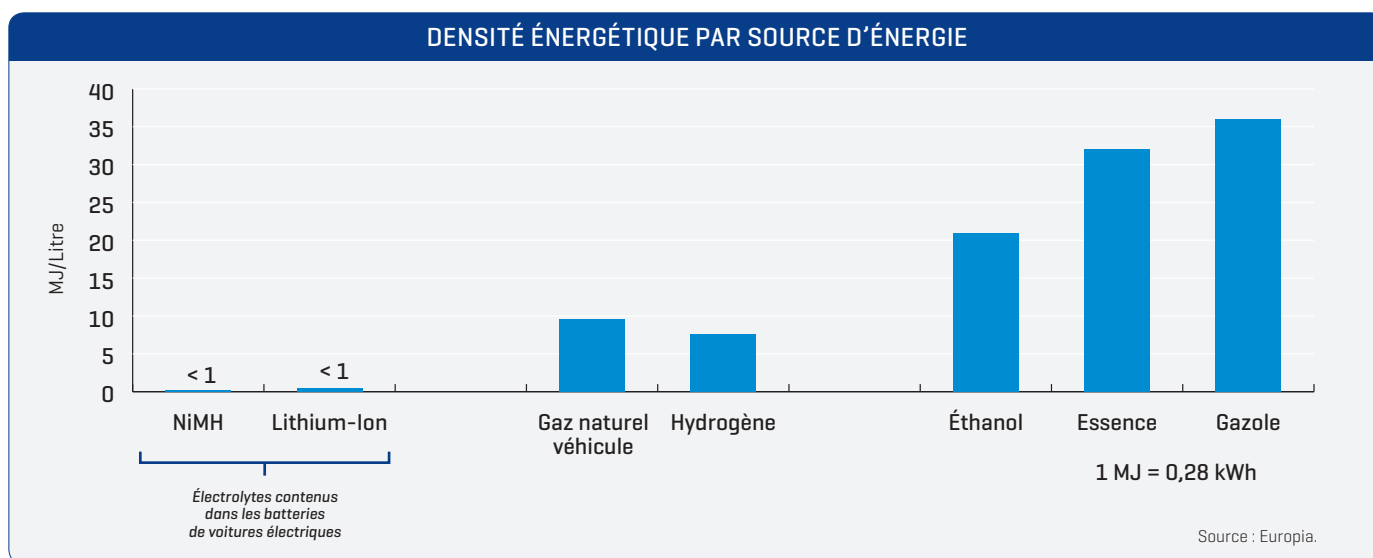
La **densité énergétique élevée** du pétrole (une grande quantité d'énergie dans un faible volume) ainsi que sa facilité de manutention, de stockage et de transport en ont fait une énergie essentielle dans le bouquet énergétique mondial. La densité énergétique élevée du pétrole explique son usage intensif dans les transports, à hauteur de 93 %, et sa part importante dans le mix énergétique français.

Aujourd'hui, **il n'existe pas d'alternative au pétrole pour assurer les besoins énergétiques du transport de manière aussi économique et efficace**. Si des solutions émergent (biocarburants, voitures hybrides, électriques ou au gaz naturel), elles demeurent très coûteuses et ne permettront pas de renoncer immédiatement à une énergie à la technologie maî-

trisée, et sur l'utilisation de laquelle un grand nombre de progrès peuvent encore être accomplis.

Ainsi, l'hybridation progressive des moteurs à combustion interne, objet de nombreux travaux de R&D et associée à des carburants toujours plus propres et performants, devrait contribuer à la diminution très sensible de la consommation du parc des véhicules légers. Celle-ci pourrait atteindre 30 % par rapport aux modèles actuels, d'ici vingt ans.

De ce fait, dans les années à venir, carburants conventionnels, pour l'essentiel, et électricité, pour une part encore modeste, assureront les besoins en énergie du transport.



3. DES INFRASTRUCTURES DE DISTRIBUTION À PRÉSERVER ET À DÉVELOPPER

Depuis trente ans, on assiste à une baisse importante du nombre de stations-service en France due notamment à l'alourdissement des contraintes réglementaires. Cette attrition du maillage français de stations-service aura des conséquences notables sur la facilité d'approvisionnement pour les consommateurs, l'empreinte environnementale, l'animation des territoires et l'économie du pays.

Le réseau de stations-service devra accompagner l'évolution énergétique qui se dessine, en continuant de remplir sa mission de proximité. Le développement des infrastructures de distribution des carburants alternatifs s'appuiera sur ce réseau, sous réserve de rentabilité économique et du respect des règles environnementales.

4. RECOMMANDATIONS

L'industrie estime que le pétrole et les hydrocarbures constituent le socle qui facilitera la transition à moindre coût vers le mix énergétique du futur pour les transports et la mobilité. Les constructeurs automobiles mettent en œuvre des progrès significatifs sur les véhicules thermiques, limitant ainsi leurs émissions de CO₂ (réduction de cylindrée et hybridation).

L'industrie recommande de ne pas s'engager de manière irréversible dans des technologies non matures afin de garder la flexibilité et la souplesse nécessaires à l'adaptation aux futurs modes de mobilité.

FISCALITÉ ENVIRONNEMENTALE ET FISCALITÉ DE L'ÉNERGIE

Toute réforme des fiscalités de l'environnement et de l'énergie doit éviter de dégrader la compétitivité des entreprises en Europe et dans le monde. Pour un usage donné, elle doit assurer une égalité de traitement entre les énergies. L'harmonisation des fiscalités applicables aux essences et au gazole doit être engagée de manière progressive et à un rythme acceptable pour les utilisateurs et l'industrie automobile.

- L'industrie pétrolière collecte chaque année pour le Trésor Public plus de 32 milliards d'euros dont 24 milliards de TICPE et 8 milliards de TVA. Elle acquitte par ailleurs chaque année plus d'un milliard d'euros d'autres impôts et taxes (impôts sur les sociétés, contribution économique territoriale, etc.).
- Compte tenu de la situation économique de l'industrie française, il importe d'abord d'envisager une **fiscalité incitative plutôt que dissuasive pour les entreprises**, voire de faire appel à d'autres outils que la fiscalité.
- Toute réforme significative de la fiscalité environnementale et de la fiscalité de l'énergie doit s'accompagner d'une baisse corrélative d'autres charges pesant sur les entreprises, afin de ne pas accroître le déficit de compétitivité dont souffrent les entreprises françaises qui supportent déjà les prélèvements obligatoires parmi les plus élevés du monde.
- La mise en œuvre de nouvelles dispositions fiscales françaises sur l'énergie ou les émissions de CO₂ doit se faire dans un cadre européen.
- Elle doit prévoir **une égalité de traitement entre les énergies pour un usage donné** (combustibles ou carburants fossiles et alternatifs). En particulier, doivent être envisagés l'harmonisation progressive, à un rythme acceptable pour le consommateur, des fiscalités essence, gazole et biocarburants, ainsi que le traitement fiscal des véhicules (récupération de la TVA sur les carburants essence et diesel).
- Elle doit **éviter les pénalisations cumulées** du fait d'autres instruments économiques (comme par exemple les systèmes de quotas de CO₂).
- Toute réflexion sur une évolution éventuelle de l'assiette de la CSPE (Contribution au Service Public de l'Électricité) doit prendre en compte les points suivants :
 - La CSPE n'est pas un outil de fiscalité environnementale : son principe est d'assurer une péréquation du prix de l'électricité sur l'ensemble du territoire, DOM-TOM inclus, et de répercuter sur l'ensemble des consommateurs finaux le surcoût du soutien assuré aux cogénérations et à l'électricité d'origine renouvelable.
 - Les énergies autres que l'électricité sont déjà assujetties à des contraintes fiscales qui leur sont propres. C'est le cas de la TICPE et de la TGAP* biocarburants sur essence et gazole.
 - Plus généralement, toute réflexion sur l'assiette d'une contribution devra exiger une remise à plat de l'ensemble des fiscalités pesant sur les énergies et vérifier leurs poids respectifs.

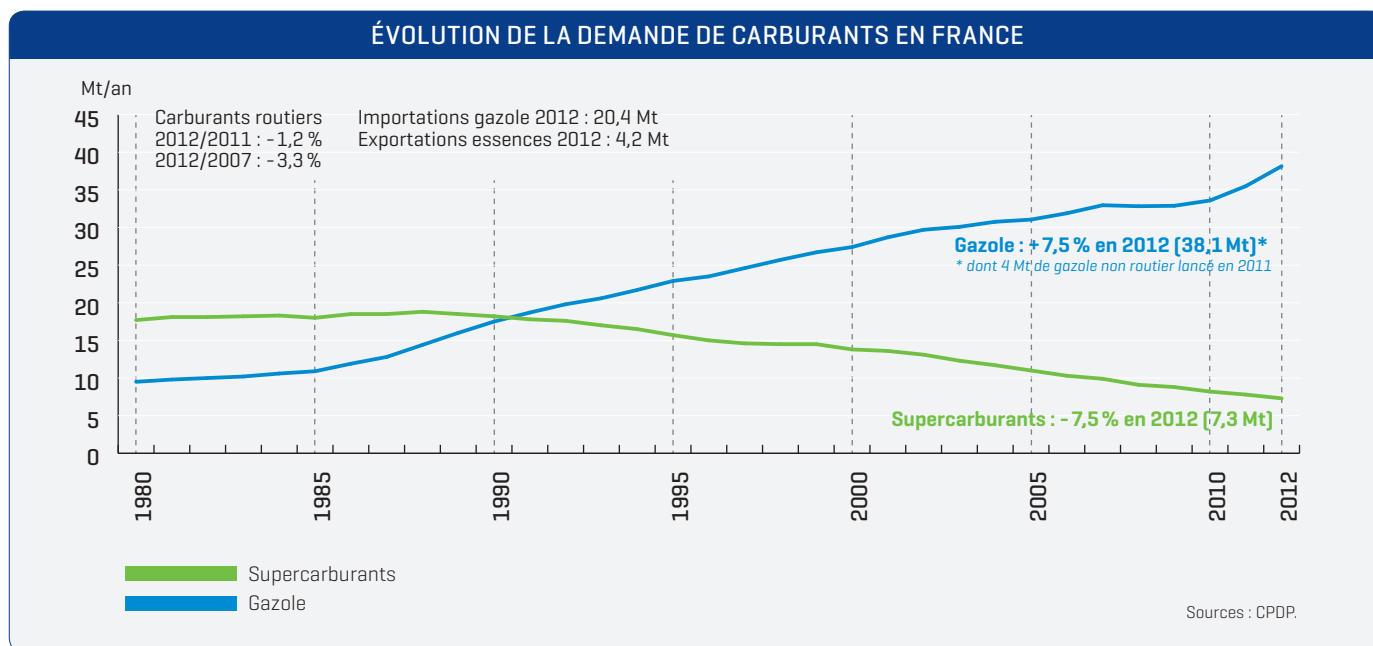
* TGAP : Taxe Générale sur les Activités Polluantes.

LA POSITION DE L'UFIP SUR LA TAXATION DES CARBURANTS

- Le déséquilibre des taxations respectives de l'essence et du gazole entraîne un déséquilibre des consommations au détriment du bon fonctionnement de l'économie nationale et de la sécurité énergétique [recours aux importations de gazole].
- Le raffinage, malgré des efforts continus d'ajustement de capacité de production d'essence et d'investissement dans des capacités de production de gazole, ne peut techniquement s'adapter à une structure de la demande française en déséquilibre croissant.
- L'Ufip estime raisonnable de rééquilibrer cette situation en réévaluant les mesures fiscales favorables aux véhi-

cules diesel [bonus écologique, déductibilité de la TVA, etc.] et en harmonisant la taxation sur les différents carburants en fonction de leur efficacité énergétique et de leur potentiel d'émission de CO₂. Cela devra se faire de manière progressive et dans le respect des préoccupations des consommateurs, des transporteurs et des constructeurs automobiles.

- L'Ufip considère que cette harmonisation de la fiscalité des carburants pourrait aussi concourir à moyen terme au rétablissement progressif de la compétitivité de l'outil français de raffinage et limiter pour l'économie nationale le coût des importations de gazole.



SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE

La sécurité d'approvisionnement de la France exige de maintenir une chaîne logistique pétrolière complète et performante, avec un approvisionnement en pétrole brut diversifié, un outil de raffinage compétitif, un réseau d'oléoducs fiable et un maillage de dépôts et de stations-service adapté à la demande.

EXPLORATION-PRODUCTION

● En plus de sept décennies, des dizaines de millions de tonnes de pétrole brut et des centaines de milliards de mètres cubes de gaz naturel ont été produits en France. Découvert en 1951, le gisement de Lacq a permis ainsi d'assurer jusqu'à un tiers de la consommation de gaz en France dans les années 1970. Si la production nationale d'hydrocarbures connaît aujourd'hui un lent déclin que les opérateurs travaillent à stabiliser, elle pourrait renaître Outre-mer et à plus long terme en métropole, si des ressources qui restent à évaluer y devenaient exploitables.

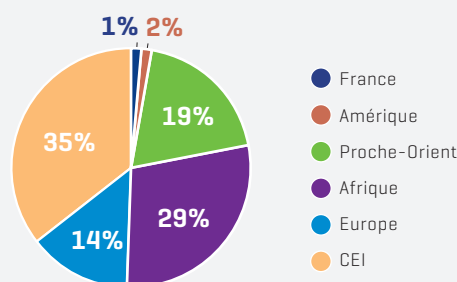
● La France importe aujourd'hui près de 98 % de sa consommation de gaz et 99 % de sa consommation pétrolière. Dans le cas où leur potentiel serait confirmé, la mise en valeur de ressources nationales d'hydrocarbures contribuerait **à réduire la dépendance énergétique du pays, à améliorer sa balance commerciale et à susciter d'importantes retombées économiques locales et nationales.**

RAFFINAGE

● **La sécurité énergétique de l'Europe et de la France exige de disposer d'une industrie du raffinage compétitive.** Sans elle, l'Europe et la France dépendraient exclusivement de quelques pays exportateurs pour leur approvisionnement en produits pétroliers. Seul le marché

du pétrole brut est suffisamment large et diversifié pour garantir la sécurité d'approvisionnement d'un pays. L'approvisionnement actuel en pétrole brut de la France est un bon exemple de diversification, source de sécurité.

ORIGINE DU BRUT TRAITÉ DANS LES RAFFINERIES FRANÇAISES EN 2011



Total : 65,3 Mt

Source : CPDP.

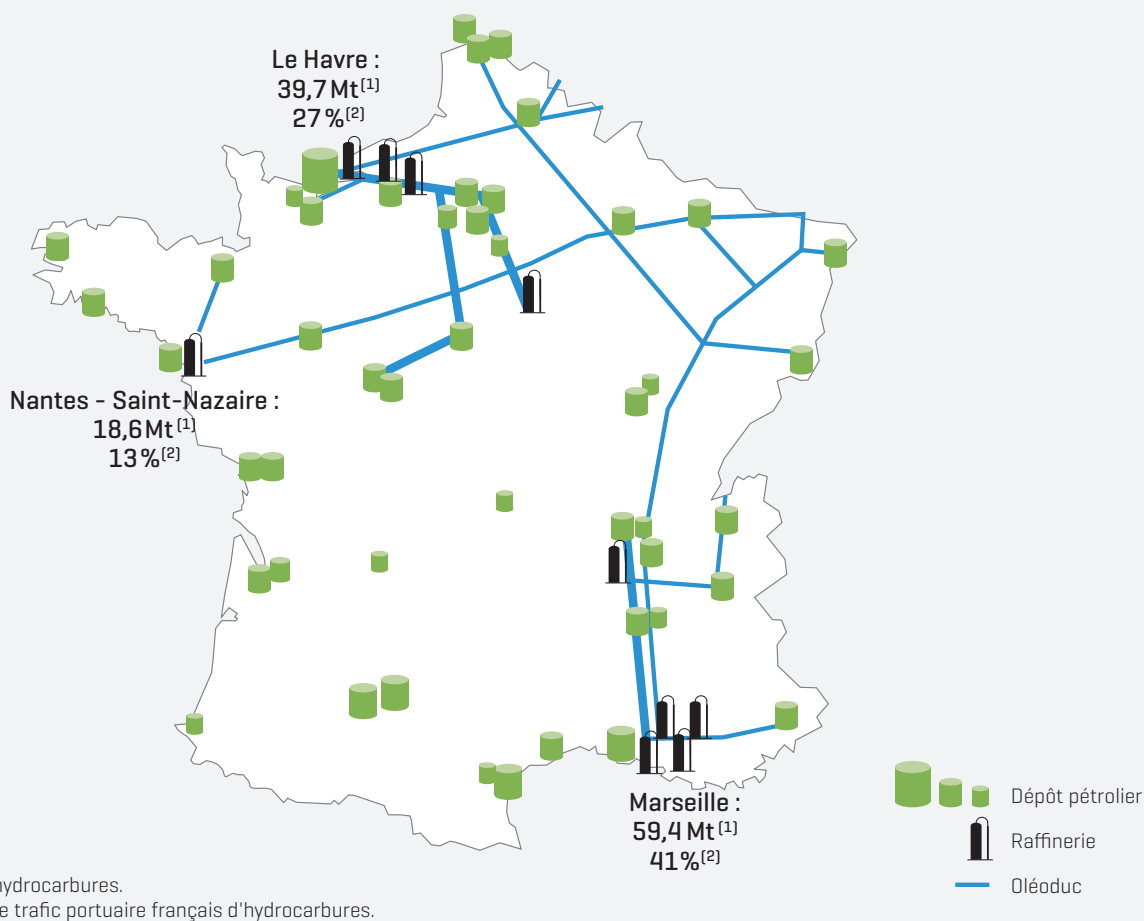
LOGISTIQUE-DÉPÔTS

● La grave crise d'octobre 2010 a confirmé que le maillage de dépôts pétroliers "de l'intérieur", approvisionnés par des transports adaptés, majoritairement des oléoducs, était vital pour la France et contribuait à la performance de la logistique pétrolière nationale. Son importance est d'autant plus stratégique que les dépôts hébergent, à proximité des bassins de demande, une partie des stocks pétroliers de

réserve sous contrôle de l'État. Le déblocage de ces stocks durant cette crise a permis d'en limiter les effets et d'assurer la continuité du fonctionnement du pays.

● L'ajustement nécessaire de l'outil logistique à la baisse de la demande conduit à fragiliser à terme la sécurité énergétique aussi longtemps que le relais n'est pas pris par d'autres énergies de performance et de fiabilité équivalente.

LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT PÉTROLIER EN FRANCE



DISTRIBUTION, RÉSEAUX DE STATIONS

● Malgré les efforts d'adaptation des réseaux de distribution des pétroliers à une compétition exacerbée, la France connaît depuis trente ans une baisse spectaculaire du nombre de stations-service. De 1980 à 2012, leur nombre a chuté de 72 %, passant de 41 500 à 11 800 stations alors que dans le même temps, le parc automobile français croissait de 81 %, passant de 21 à 38 millions de véhicules.

● L'attrition du maillage français de stations-service, si elle se poursuit à un rythme trop rapide, aura des conséquences notables sur la sécurité d'approvisionnement des consommateurs dans certaines régions, sur l'empreinte environnementale, et sur l'animation des territoires et l'économie du pays.

CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE PÉTROLIÈRE À L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET À L'EMPLOI EN FRANCE

L'industrie pétrolière joue un rôle vital dans l'économie. Elle contribue de manière essentielle à la mobilité qui est un élément clé de la vie économique des entreprises et des ménages. Elle est aussi au cœur de la filière industrielle pétrochimique et chimique, et contribue à faire vivre de grands bassins d'emploi dans le pays.

1. LOGISTIQUE PÉTROLIÈRE ET MOBILITÉ

Fournisseur de carburants et de combustibles, **l'industrie pétrolière joue un rôle essentiel dans le quotidien des Français** : elle leur permet de se déplacer, de se chauffer, de cuisiner, de viabiliser leur réseau routier, et à leurs industriels et à leurs agriculteurs, de travailler et de les approvisionner.

En tant que fournisseur de matière première pour la chimie, l'industrie pétrolière contribue largement à la fabrication de très nombreux matériaux et ustensiles

indispensables à l'activité économique et à la vie moderne.

À travers 12 000 stations-service, 220 dépôts, 10 raffineries, 9 sites pétrochimiques, 6000 km d'oléoducs, 7 grands ports maritimes (GPM) et une flotte nationale de 15 navires, elle contribue de façon significative, directement et indirectement, à l'activité économique du pays par les produits dont elle garantit, chaque jour, la livraison sur l'ensemble du territoire.

2. RAFFINAGE

La France compte aujourd'hui 10 raffineries en métropole, dont la majorité se trouve à proximité des principales zones portuaires (Marseille, Le Havre, Nantes-Saint-Nazaire). Cinq d'entre elles sont associées à des sites pétrochimiques (dont Fos-Lavera-Berre, première plateforme pétrochimique du sud de l'Europe, et Le Havre-Port Jérôme-Rouen, premier pôle français de pétrochimie).

Le raffinage contribue de façon significative à l'emploi en France : environ 13 000 emplois directs et 40 000 emplois indirects. S'y ajoutent les emplois directs générés par l'activité pétrochimique française, étroitement intégrée à celle du raffinage.

Le raffinage contribue positivement à l'équilibre de la balance commerciale française. Si la France arrêta aujourd'hui d'importer du pétrole brut pour n'importer que des produits raffinés, l'impact sur la balance commerciale serait de 18 milliards d'euros de déficit supplémentaire. La facture pétrolière française passerait de 64 milliards d'euros à 82 milliards d'euros. Ces chiffres ne prennent pas en compte la destruction de la valeur ajoutée apportée au pays par l'industrie du raffinage, ni celle de la pétrochimie qui ne survivrait pas à la disparition du raffinage.

3. FILIÈRE INDUSTRIELLE

L'industrie pétrolière contribue à faire vivre de grands bassins d'emploi dans le pays. En comptant les emplois directs et indirects générés dans les secteurs de l'exploration et production d'hydrocarbures en France, du raffinage, de la distribution, de la logistique, du stockage et du transport de produits pétroliers, de la pétrochimie, de l'industrie parapétrolière et des fournisseurs de biens et de services aux

entreprises, on estime que le secteur pétrolier réunit en France près de 200 000 emplois^[1] (et plus de 350 000 emplois avec la pétrochimie et la chimie). Ces emplois, hautement qualifiés et à haute responsabilité, constituent autant de salaires versés qui soutiennent le pouvoir d'achat et génèrent de la richesse nationale.

[1] Hors distribution du gaz naturel.

4. EXPLORATION-PRODUCTION

Développer ses ressources nationales permettrait à la France de réduire sa dépendance aux importations d'hydrocarbures et d'améliorer sa balance commerciale. Cela permettrait aussi de contribuer au développement économique régional et de générer des emplois. Chaque année, l'État français et les collectivités territoriales perçoivent près de 30 millions d'euros au titre des redevances liées à la production d'hydrocarbures.

Si l'ensemble des projets représente sur le territoire un effectif d'environ 1 500 emplois, l'activité économique

générée localement par l'exploitation pétrolière représente environ trois fois plus d'emplois induits, voire davantage dans des zones comme Lacq et Parentis, en Aquitaine, ou la Seine-et-Marne.

Outre les commandes qu'elles passent aux fournisseurs français, les sociétés pétrolières initient souvent des partenariats locaux, destinés à développer des activités économiques fondées notamment sur l'utilisation de l'énergie issue de l'exploitation d'hydrocarbures.

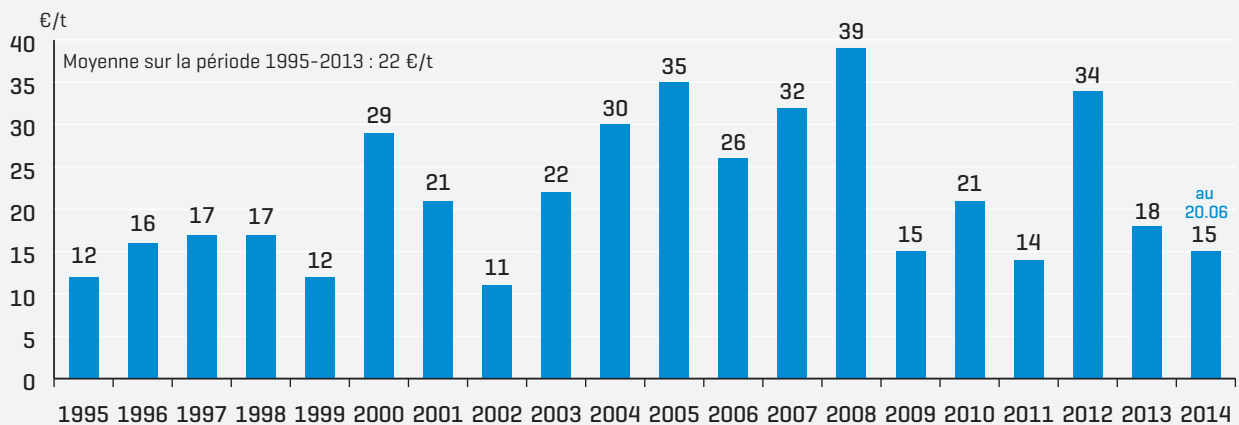
SITUATION ÉCONOMIQUE DU RAFFINAGE

Depuis plusieurs années, l'industrie du raffinage est en proie à de nombreuses difficultés, notamment dues à des déséquilibres structurels sur les marchés français et européen. Afin de sauvegarder et de pérenniser cet outil industriel indispensable à la sécurité d'approvisionnement du pays et porteur d'emplois, les pouvoirs publics devront veiller à éviter de l'handicaper davantage, notamment par des exigences environnementales et industrielles plus contraignantes que celles qui s'appliquent à ses concurrents européens.

Le raffinage est un secteur soumis à la concurrence internationale, qui exerce son activité entre les deux marchés mondiaux du pétrole brut et des produits finis pétroliers.

Il est donc immédiatement exposé aux prix du pétrole brut et des produits qui définissent sa marge brute.

MARGE BRUTE DE RAFFINAGE (EUROPE) - MOYENNE ANNUELLE
1995-2013



Source : DGEC et Reuters.

La marge brute de raffinage est la différence entre la valeur marchande des produits raffinés et le prix d'achat du pétrole brut. C'est avec cette marge, sensible à toute fluctuation des marchés pétroliers, que le raffineur doit couvrir l'ensemble de ses frais (masse salariale, maintenance et entretien, électricité et catalyseurs, taxes) et de ses investissements.

Pour la France, cette marge a été insuffisante en 2013 : 14 euros par tonne de brut traité alors que les frais fixes et variables représentent désormais, compte tenu du prix actuel du baril de pétrole, de l'ordre de 30 euros par tonne (soit 0,02 à 0,03 euro par litre de carburant distribué). Cette faible marge brute explique les pertes économiques des raffineries françaises de l'année 2013. En 2012, le niveau moyen de marge de 34 euros par tonne équilibrait à peine les frais et ne permettait pas à l'industrie d'effectuer des investissements de développement à moyen terme.

La première vague de fermetures de raffineries en France au cours des années 1970 est une conséquence du choix français de politique énergétique en faveur du nucléaire auquel s'est ajouté l'effet des chocs pétroliers de 1973 et 1979.

Depuis 2009, **l'industrie européenne du raffinage traverse une nouvelle crise** inédite et durable qui l'empêche d'investir pour continuer de s'adapter. Divers facteurs expliquent cette crise.

La situation doit d'abord être examinée dans le cadre européen : **le ralentissement structurel de la demande pétrolière** se confirme en France et dans toute l'Union européenne. S'y ajoute **le regain de compétitivité du raffinage américain**, grâce aux hydrocarbures de schistes qui ont un effet sur le prix de l'énergie et, pour certaines raffineries, sur leur prix d'approvisionnement en pétrole brut. Ceci constitue un nouveau facteur de baisse des exportations françaises d'essence vers les USA et modifie de manière profonde les flux de produits sur le bassin atlantique. Enfin, **l'émergence d'un raffinage compétitif en Asie et au Moyen-Orient constitue un nouveau** facteur pesant sur le raffinage européen. La poursuite de l'ajustement de capacité observé dans la période récente prend désormais un caractère inévitable.

Au plan national, le raffinage français est toujours confronté au **déséquilibre de la demande d'essence et de gazole** au profit de ce dernier. En France, en 2013, le ratio de consommation de diesel sur consommation d'essence a atteint 4, contre 2 dans le reste de l'Europe. Le marché des essences est devenu si étroit, que malgré les efforts d'adaptation de son outil, le raffinage doit exporter ses excédents de production d'essence fatale à des conditions économiques dégradées. Aujourd'hui, avec 8 raffineries

en service et malgré une capacité de distillation inférieure à la demande globale, le raffinage français reste exportateur d'environ 3 Mt d'essences soit 40 % de la quantité d'essence vendue sur le marché national. L'obligation d'incorporation de biocarburants à hauteur de 7 % accentue l'excédent d'essences.

En dépit d'un réel manque de prévisibilité de ses résultats économiques, le raffinage français a investi plus de 5 milliards d'euros dans ses raffineries au cours de la décennie 2000-2009, en particulier pour s'adapter à la sévérité croissante des normes environnementales applicables à son outil industriel et à ses produits. Aujourd'hui, les marges brutes de raffinage demeurent encore insuffisantes pour assurer une rentabilité adéquate.

Malgré cette contrainte de capacité de financement et la priorité donnée aux investissements indispensables en matière de sécurité et d'environnement, des augmentations de la capacité de fabrication de gazole ont été réalisées. Ces nouvelles capacités n'ont pu cependant combler le déséquilibre de la demande française où aujourd'hui de l'ordre de 20 Mt, soit environ 50 % des volumes de gazole vendus sur le marché intérieur, sont importés.

La baisse structurelle de la demande pétrolière, la tenaille de compétitivité exercée par les raffineries US et celles d'Asie et du Moyen-Orient et le déséquilibre de la demande de carburants en France menacent la pérennité du raffinage français, qui a dépassé son seuil d'adaptation. L'harmonisation des fiscalités de l'essence et du diesel serait néanmoins susceptible de limiter la dégradation de cette situation. Cette décision appartient aux pouvoirs publics français.

