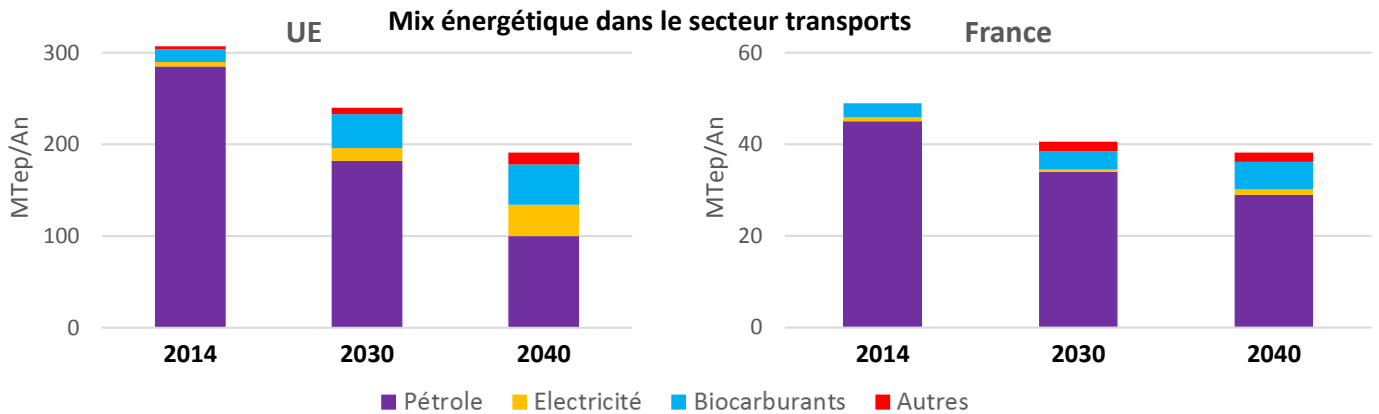


Mobilité plus propre : La contribution de l'industrie pétrolière

1. Le contexte



Source : AIE, calculs SOes, MEDEF et Scénario tendanciel énergétique par EY

L'industrie pétrolière représente 45 % de l'énergie consommée en France et fournit 98 % de l'énergie du transport. Ces énergies sont indispensables dans le mix énergétique français pour accompagner la transition énergétique.

Grâce aux gains en efficacité d'énergétique, la consommation de carburants routiers est restée stable tout en accompagnant la croissance économique et le besoin croissant de mobilité.

Consciente de l'enjeu climatique, l'industrie pétrolière contribue pleinement à l'effort global initié par l'Accord de Paris pour concilier croissance économique et développement durable. Elle s'est engagée dans cette voie depuis de nombreuses années en améliorant l'efficacité énergétique de ses installations, en diminuant ses émissions de GES, en développant des produits réduisant l'empreinte carbone de ses clients et en promouvant les comportements économes en énergie. Elle reconnaît l'importance et la nécessité de réglementations environnementales, en particulier lorsque leurs coûts sont en adéquation avec leurs bénéfices pour la santé et l'environnement.

Il s'agit de construire un équilibre entre développement durable et croissance économique.

Dans ce contexte, l'industrie pétrolière propose de tendre vers un prix international du carbone en s'appuyant sur les prix existant dans les grandes zones économiques.

2. Neutralité technologique et innovation

L'industrie pétrolière et parapétrolière est une industrie de très haute technologie, reconnue comme leader en termes d'innovation et de qualification de ses collaborateurs. Elle participe pleinement aux efforts de recherche et d'investissement pour répondre aux objectifs ambitieux de la transition énergétique.

Grâce à cette recherche, des progrès importants sont encore à venir et il est donc fondamental de ne pas figer les choix. En effet, les objectifs doivent prendre en compte le temps nécessaire à l'innovation, à la production et au déploiement des solutions.

Les choix doivent être basés sur des analyses complètes.

Nos propositions :

- Considérer équitablement les différentes énergies et technologies sur la base des impacts environnementaux, économiques et sociaux de leurs usages.
- Fonder les choix de mobilité et les interdictions de véhicules sur des critères objectifs et des évaluations scientifiquement éprouvées de leurs usages, telles que l'analyse des cycles de vie de tous les types de véhicules (thermiques, hybrides ou électriques). Voir (1) et (2)
- Renforcer la part du budget de l'État accordée à la recherche et favoriser la R&D des acteurs privés, notamment en augmentant le montant du crédit impôt recherche et les soutiens temporaires pour les phases pilotes.
- Favoriser le renouvellement du parc automobile en respectant le principe de neutralité technologique entre les motorisations et en prenant en compte le coût d'abattement de la tonne de CO₂ évitée.
- Accélérer la recherche visant à améliorer l'efficacité énergétique des moteurs à combustion interne, et pour faire baisser la teneur en carbone des carburants liquides (biocarburants de seconde et troisième génération).
- Favoriser les efforts de digitalisation de l'industrie pétrolière, véritable opportunité pour améliorer l'efficacité énergétique des usines et l'optimisation de la consommation de nos clients.

(1) En 2030, l'écart d'exposition des populations aux polluants est négligeable, entre un scénario basé sur des véhicules zéro émissions et un remplacement des diesels par des véhicules Euro 6d (FuelsEurope, Aeris, Ricardo, « Euro 6d Diesel Performance & Impact on Urban Air Quality »)

(2) Un véhicule Tesla EV ne produit un avantage GES qu'après 110 000 km (mix énergétique EU) (étude FuelsEurope)

3. Financement et fiscalité

La fiscalité des carburants, composante principale de leur prix est un sujet sensible. Elle représente 34 milliards €/an : 25 milliards d'euros/an reversés au titre de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), 9 milliards d'euros/an acquittés au titre de la TVA et des autres impôts, 25 millions d'euros/an issus des taxes sur l'exploitation pétrolière. La hausse de la fiscalité – notamment pour la contribution climat énergie et le rééquilibrage essence/diesel - décidée à l'automne 2017, portera cette fiscalité à 41 milliards € en 2018 et à 53 milliards € en 2022.

L'instauration de toute nouvelle mesure fiscale et/ou réglementaire environnementale a des conséquences directes sur le pouvoir d'achat des ménages et la compétitivité des entreprises françaises.

6 millions de foyers - soit 9 millions de personnes - se trouvent en situation de précarité énergétique en France.

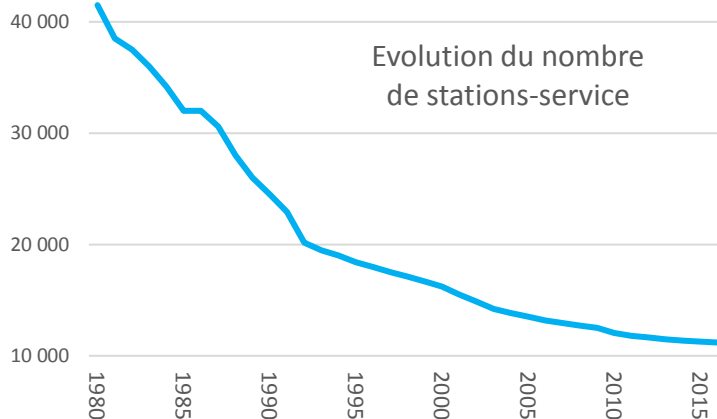
Nos propositions :

- Effectuer des analyses d'impact économique et social robustes pour chaque mesure.
- Privilégier une fiscalité environnementale incitative et évaluer l'impact social de la hausse de cette fiscalité et des mesures d'interdiction de véhicules.
- Ajuster les mesures de soutien au développement des énergies et des technologies en fonction de leur niveau de maturité
- Choisir les options en fonction d'une analyse coût / bénéfique et limiter les soutiens financiers dans le temps
- Promouvoir au niveau européen une fiscalité de l'énergie qui reflète les mérites respectifs de chaque énergie.

4. Sécurité d'approvisionnement

Le parc automobile actuel est de 39 millions de véhicules dont 35 millions de véhicules particuliers et est composé presque exclusivement de moteurs thermiques. Il est essentiel d'assurer la continuité d'approvisionnement, qui actuellement s'appuie sur un maillage performant de pipelines, dépôts et terminaux pétroliers :

- 7 raffineries (plus une aux Antilles) dont 4 intégrées à des sites pétrochimiques au cœur de bassins industriels
- Un maillage de 11 000 stations-service réparties dans l'ensemble du territoire,
- Une logistique de 200 dépôts, 6 000 km de pipelines et 17 terminaux pétroliers portuaires en métropole
- 64 concessions de production et 46 permis d'exploration d'hydrocarbures.



Le surcoût d'exploitation est estimé à 20 €/tonne de brut traité pour les raffineries françaises (réglementations françaises et européennes, coût de l'énergie) peut entraîner le doublement des coûts opératoires et une délocalisation des investissements.

Nos propositions :

- Ne pas affaiblir une infrastructure essentielle, fragilisée par la baisse de consommation, en alourdissant le poids de mesures réglementaires.
- Privilégier une réglementation européenne sans ajouts nationaux et harmoniser au niveau européen les règles nationales
- Définir des spécifications carburantes au niveau européen sans dérogation nationale pour préserver un marché européen unique pour les carburants

5. Mesures d'accompagnement

L'industrie pétrolière investit chaque année plusieurs centaines de millions d'euros au service du dynamisme économique de notre pays. Avec plus de 600 000 emplois, directs, indirects et induits, répartis sur l'ensemble du territoire, elle est également active en termes d'insertion et de formation professionnelle. Dans un environnement très concurrentiel, avec une industrie européenne du raffinage en surcapacité et des marges qui ne couvrent pas toujours les coûts et les investissements, nos priorités sont d'assurer la compétitivité de ce secteur économique et l'avenir des collaborateurs. La mobilité propre doit accompagner l'évolution de ce secteur.

Nos propositions :

- Promouvoir le rôle des stations-service comme facteur de cohésion territoriale et y faciliter la mise en place d'emplois de services.
- Accompagner l'évolution de l'offre énergétique des réseaux de stations-service tout en préservant leurs moyens pour assurer leur mission de proximité.