



ÉNERGIES LIQUIDES ET NOUVELLES MOBILITÉS BILAN 2025 ET PERSPECTIVES 2026

Sécurité d'approvisionnement énergétique
& passerelle vers les énergies bas carbone

Sommaire

- 1** **Faits marquants**
- 2** **Bilan 2025 dans les énergies liquides et les nouvelles mobilités**
- 3** **Sécurité d’approvisionnement énergétique**
- 4** **2026 + : Passerelle vers les énergies bas carbone**
- 5** **Messages Ufip EM**

FAITS MARQUANTS

A la Une – Guerre au Moyen-Orient : une secousse historique avec la fermeture (à date) du Détroit d’Ormuz



› Situation

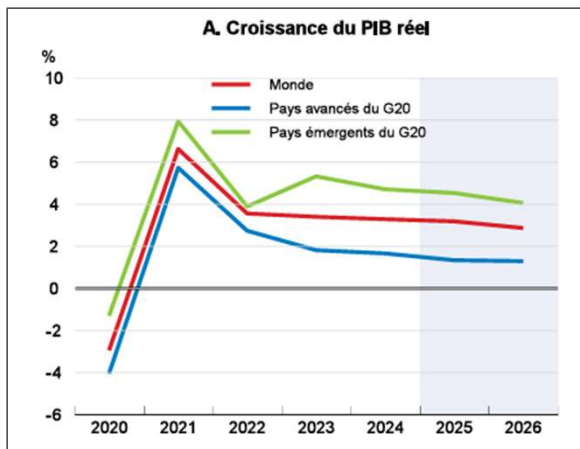
- Le 28/02 : frappes américano-israéliennes contre l’Iran : mort de l’ayatollah Ali Khamenei, riposte de l’Iran. La région s’embrase (frappes au Liban, EAU, Israël, bases militaires, raffineries). Fermeture du Détroit d’Ormuz
- Le baril s’envole (> 100\$ lundi 9/03 puis à partir du 12/03), les cotations de Rotterdam suivent et les prix à la pompe dépassent les 2€ sur le GO dès lundi 9/03
- Le 11/03 : décision des 32 membres de l’AIE* de mettre à disposition du marché 400 Mb provenant des stocks stratégiques « afin de répondre aux perturbations du marché liées à la guerre au Moyen-Orient »

› Impacts à date

- Un marché toujours sous tension, d’une extrême fébrilité et volatilité, à des niveaux élevés (baril et cotations qui ne baissent pas)
- Les cotations de Rotterdam en particulier celles du GO ont beaucoup augmenté et restent sous tension : en raison d’une exposition plus importante du GO aux importations et des marchés européens structurellement déficitaires en diesel et en kérosène
- Répercussion des prix à la pompe de l’ordre +20% pour le GO et +10% pour les essences depuis le 27/02 ; des prix qui ne baissent pas dans le contexte actuel
- Pas de pénuries à date, une chaîne d’approvisionnement résiliente, un pilotage au jour le jour de l’ensemble de la chaîne pétrolière française.

AIE* : Agence internationale de l’énergie

2025 : tensions géopolitiques, résilience de la croissance mondiale et confirmation des trajectoires de décarbonation



L'Europe a de plus en plus de mal à concilier ambitions vertes et préservation de sa compétitivité industrielle



› L'UE confirme sa stratégie climatique...

- Proposition d'un objectif de réduction de 90% des émissions en 2040 (vs 1990)
- Nouvelles règles en matière d'aides d'Etat à la décarbonation de l'industrie
- Entrée en vigueur du MACF* au 01/01/2026
- Projet de règlement IAA (Industrial Accelerator Act) avec l'introduction d'un label « Made in Europe » dans la production de 5 secteurs stratégiques dont les véhicules électriques (mars 2026)

Mais freine sur plusieurs sujets

- Report d'un an de l'ETS 2 pour le transport routier et les bâtiments; report de l'application des nouvelles législations CS3D (devoir de vigilance) et CSRD (publication sur la durabilité)
- Projet de *Paquet automobile* (16/12/2025) permettant d'immatriculer des véhicules thermiques zéro émission post-2035



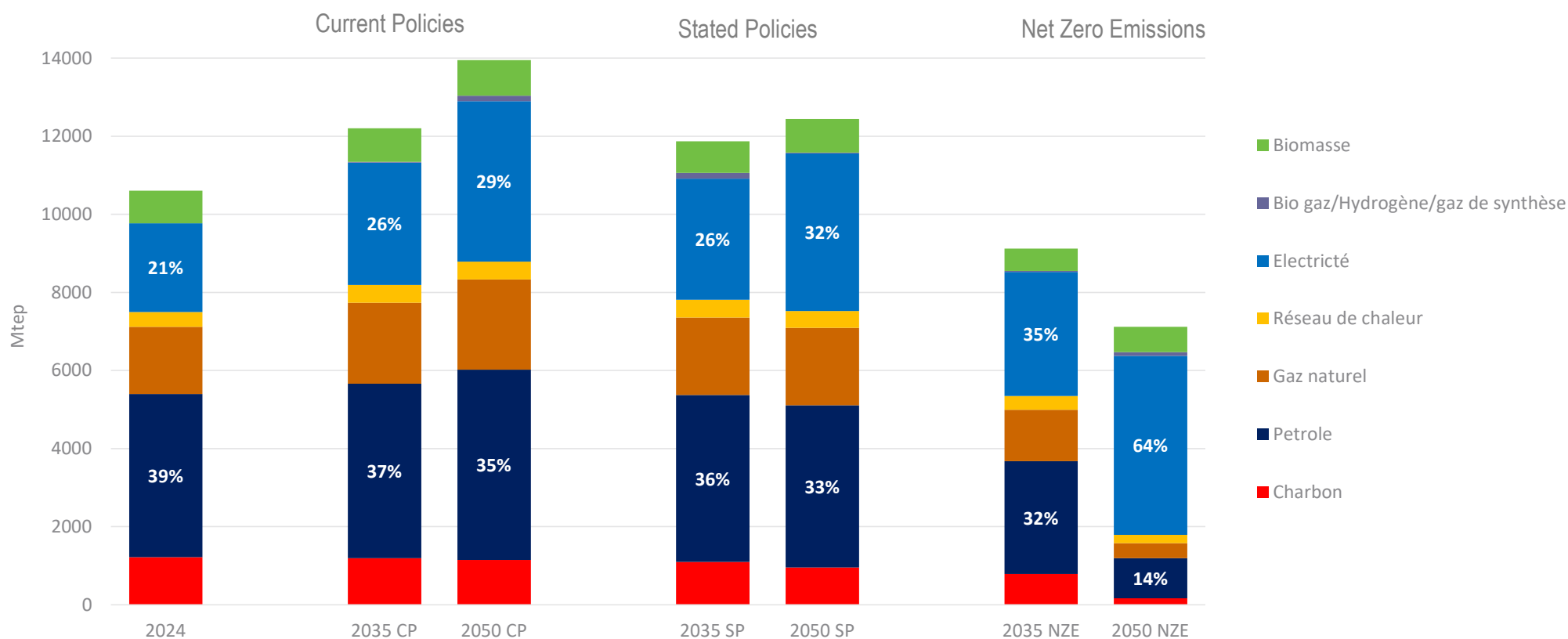
› La France dévoile enfin sa Stratégie Énergie-Climat (SNBC3 & PPE3)

- Réduction des émissions de GES de 50% d'ici 2030
- Baisse de 30% de la consommation d'énergie finale d'ici 2035
- Les fossiles passeront de 58% de l'énergie consommée en 2023 à 29% d'ici à 2035
- Electrification des usages : l'électricité passera de 27% en 2023 à 38% de l'énergie consommée en 2035
- Doublement de la consommation de carburants liquides bas carbone à 2035

MACF * : Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières

L'Agence Internationale de l'Énergie (AIE) ressort de ses cartons le scénario Current Policies, qui prédit une hausse de la demande mondiale de pétrole jusqu'en 2050

Le monde dépassera 1,5 °C de réchauffement dans chacun des trois scénarios d'évolution énergétique élaborés

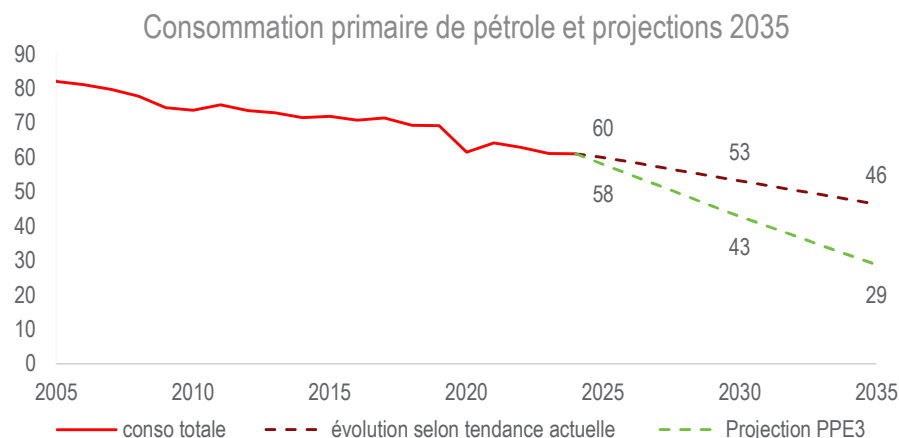


Source : AIE – WEO 2025

Réalité vs objectifs : c'est en agissant sur la demande qu'on accélèrera les transitions

- Prévision de réchauffement mondial : **vers 3°C dans le monde, 4°C en France** ; 2025, 3^{ème} année la plus chaude jamais enregistrée (> + 1,5 °C)
- Les émissions de GES globales continuent de progresser dans le monde : **53,2 Gt CO₂e en 2024** (+1,3% vs 2023)
- Elles ne baissent pas assez vite en Europe et France
 - Europe : **3,17 Gt CO₂e en 2024** (-1,8% vs 2023) ; au rythme actuel, la réduction des émissions EU atteindrait en 2030 - 43% (vs objectif de -55%)
 - France : **363,4 Mt CO₂e estimées en 2025** (-1,6% vs 2024)
- Stagnation de la demande électrique en France à 27% de la consommation d'énergie finale, retard dans l'électrification des usages

France : des objectifs PPE 3 difficiles à atteindre en 2035



Dans les transports : un rythme de transition très ambitieux que toutes les parties prenantes doivent accompagner

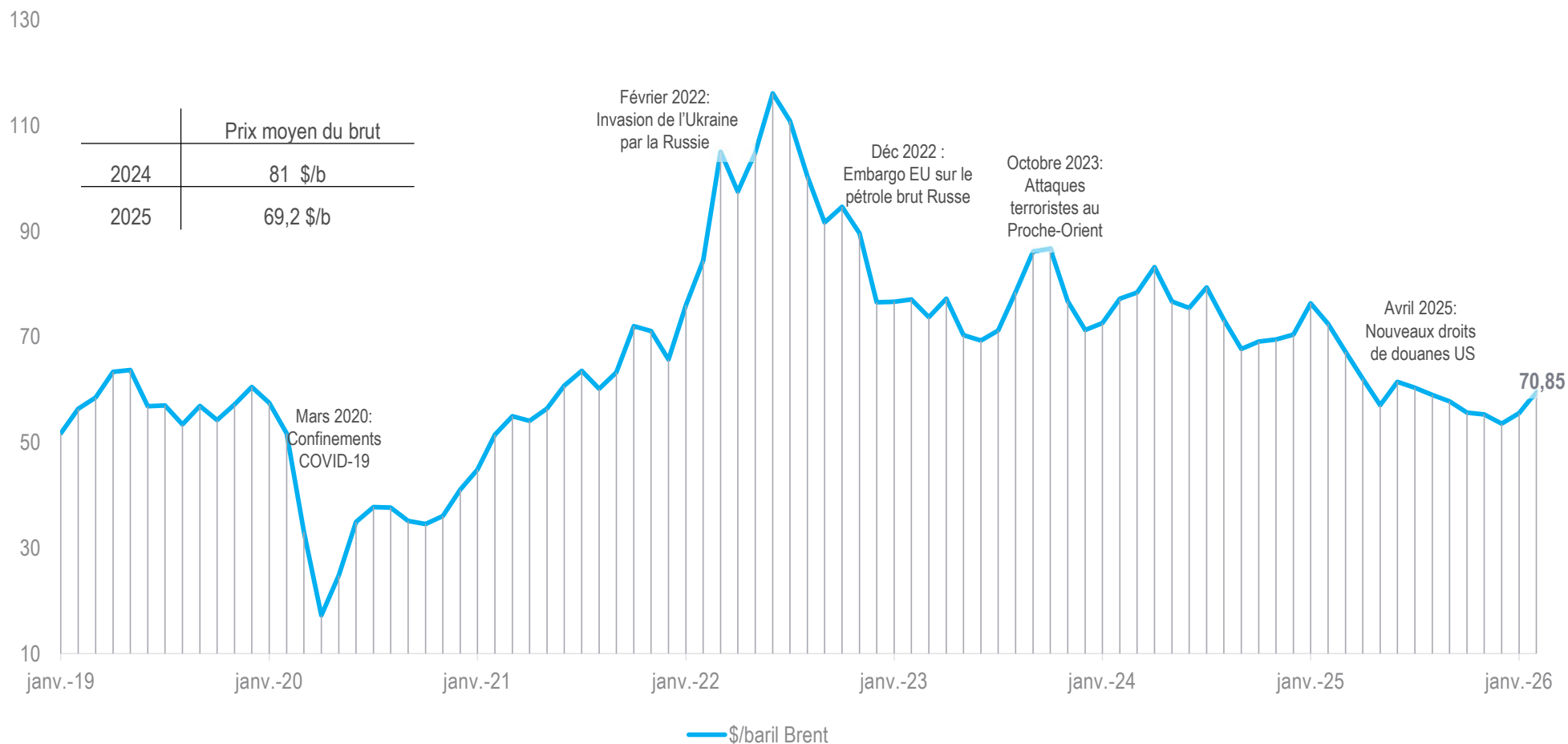
Indicateurs France (SNBC3 - PPE3)	Situation en 2025	Obj 2030	Obj 2035
VL électriques (sur VL neufs, moy. an)	20%	50%	100%
VL électriques dans parc roulant	2,8%	15%	
PL électriques (sur PL neufs)	2%	50%	
Incorporation SAF – <u>RefuelEU Aviation</u>	2%	6%	20%

Source : AIE, EDGAR - base de données EU, Global Carbon Project 2025, Agence Européenne de l'Environnement (AEE), Observatoire Copernicus, Citepa, Ufip EM; SDES; PPE3

Bilan 2025

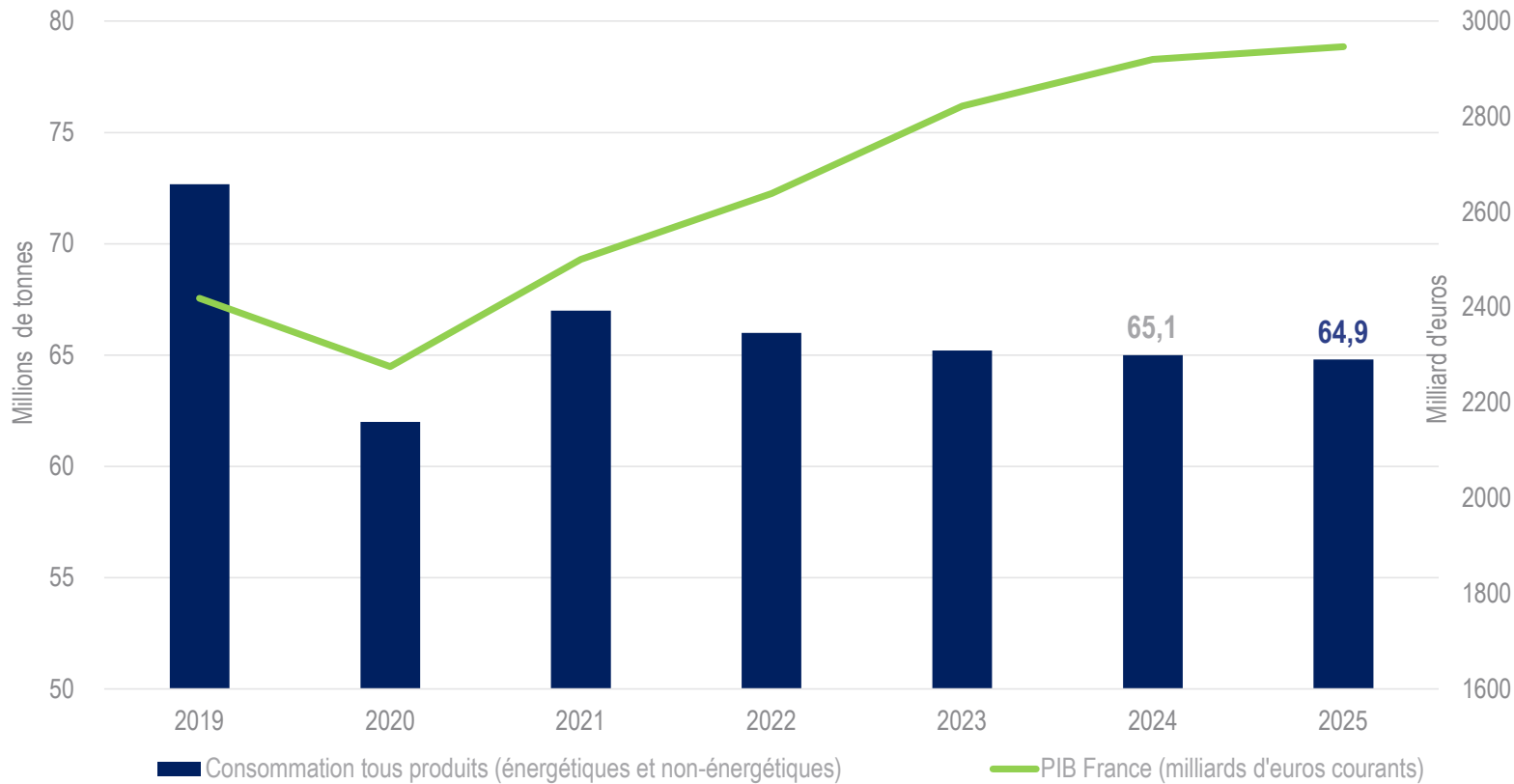
DANS LES ÉNERGIES LIQUIDES ET LES NOUVELLES MOBILITÉS

Un prix mondial du baril de pétrole brut relativement stable, avec un repli de 10 \$ en avril suite à l'annonce d'une hausse des droits de douane US



Source : Refinitiv (Reuters); moyennes mensuelles des cotations

La consommation des produits pétroliers en France continue d'être décorrélée du PIB, mais ne baisse pas au rythme attendu



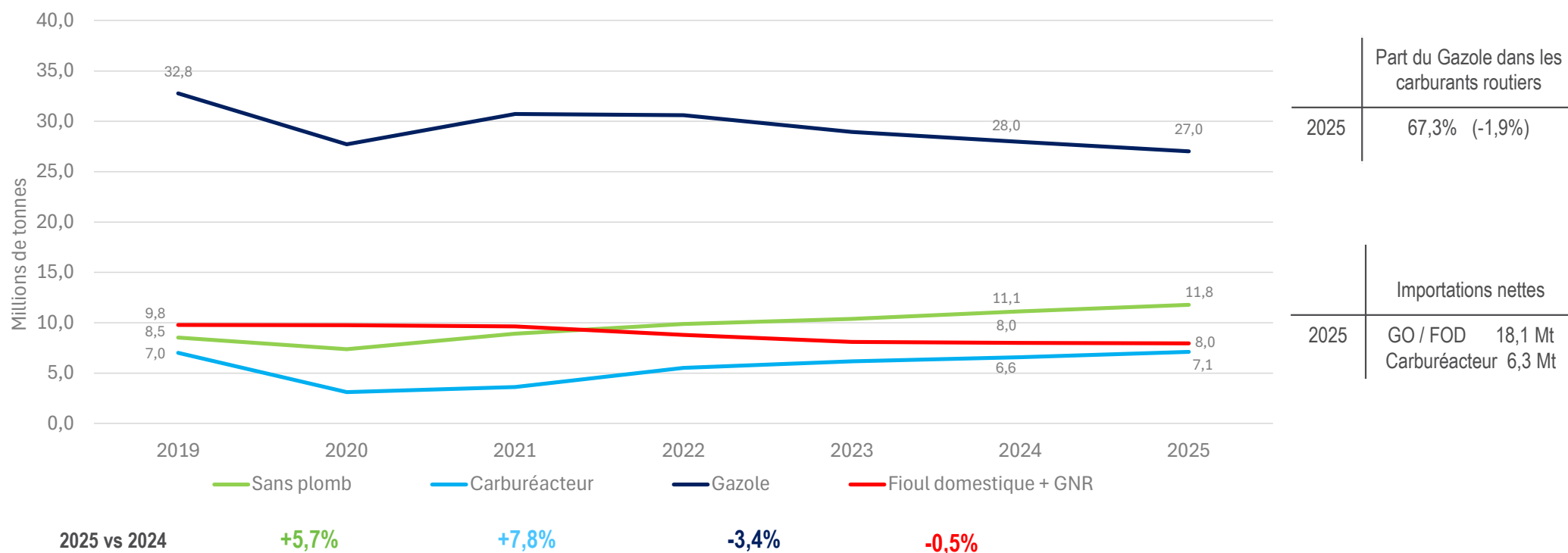
Consommation produits pétroliers par usage en 2024

Mobilités	78 %
Chauffage, industrie	8%
Non énergétiques	14 %

Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données INSEE et CPDP, avec une consommation 2025 estimée; SDES énergie 2025

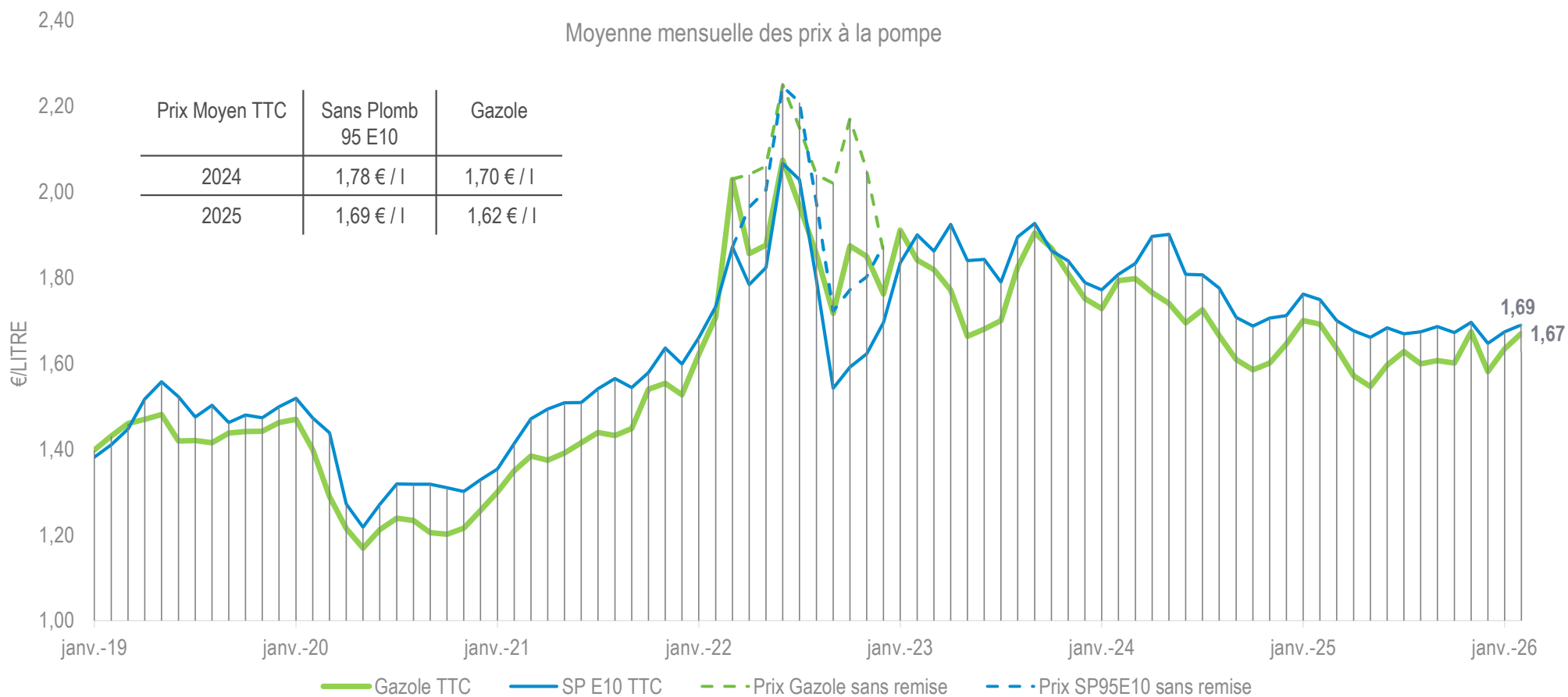
Depuis 2019, la baisse moyenne annuelle de la consommation de produits énergétiques liquides reste inférieure à 1%

 En 2025, la consommation totale de carburants routiers ne diminue que de **0,6 %** vs 2024, et de **- 5,1 %** vs 2019 avant covid
La dé-dielisation se poursuit avec le report d'une partie de la demande de gazole vers les essences.



Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CPDP

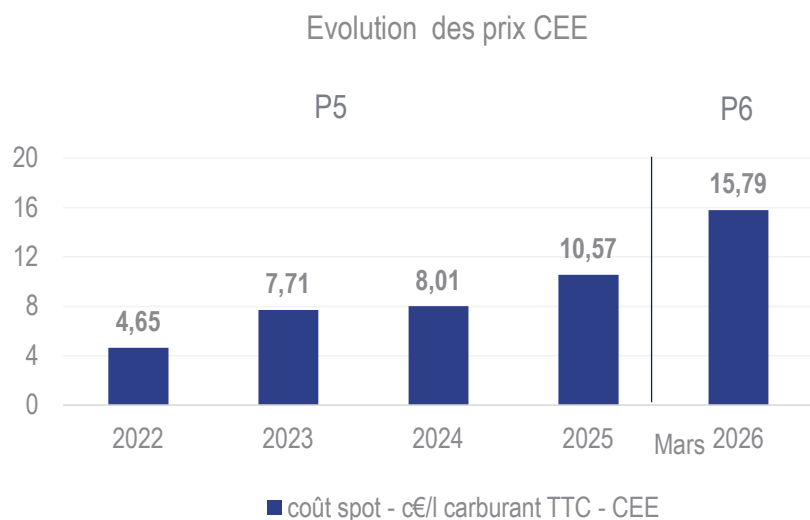
Repli des prix des carburants sous les 1,70 € / litre



Source : Ufip Énergies et Mobilités avec relevés de prix moyens France DGEC

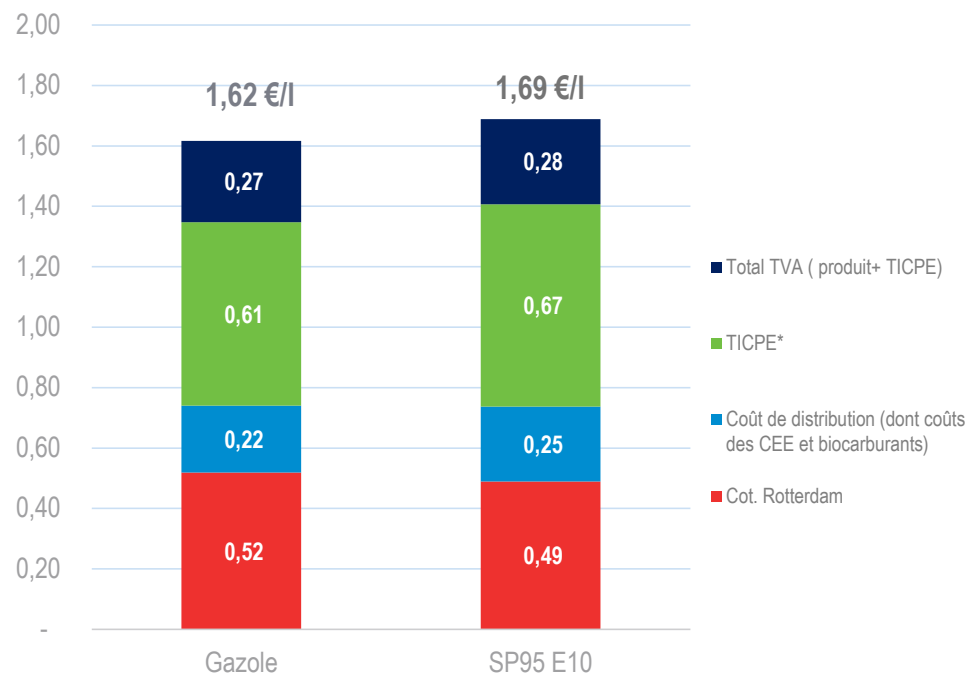
Décomposition des prix à la pompe : le poids des CEE augmente fortement début 2026

Coût annuel moyen dans les coûts de distribution (cts€/l)
des CEE - en période 5 et début période 6 - et des Biocarburants



	Biodiesel HT	Bioessences HT
2019	1,94	3,38
2024	3,60	4,17

Décomposition des prix des carburants en 2025



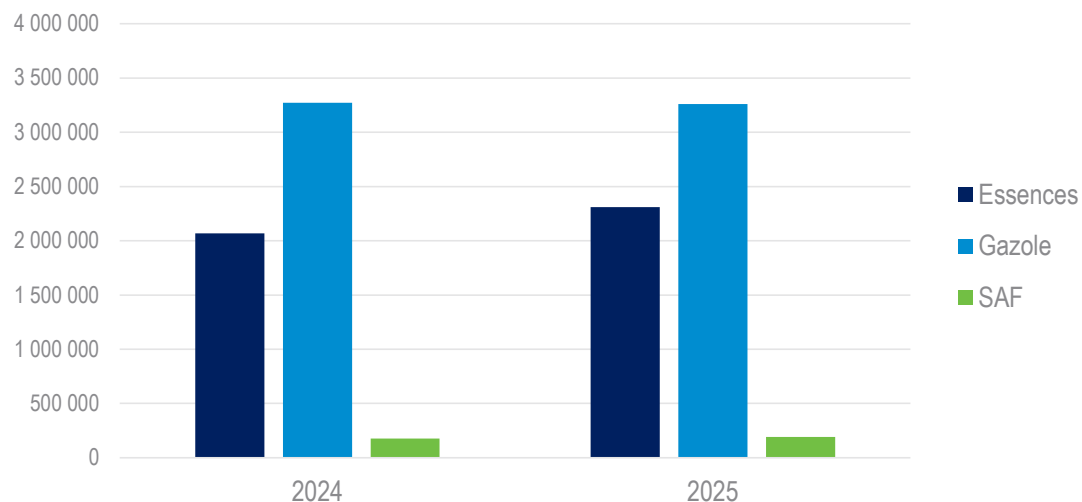
Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données DGEC, SDES – Chiffres clés des énergies renouvelables 2025

Les Carburants Liquides Bas Carbone (CLBC) : un rôle clé dans la décarbonation actuelle des transports



- En 2025, environ **10%** des carburants routiers :
- **36%** de matières premières venant de France
 - env. **11 Mt de CO₂ évités** dans le Transport et le Non Routier

Evolution des volumes incorporés de biocarburants par type de carburants (m³)



En 2026 : maintien des objectifs d'incorporation de la Tiruert 2025

- **Dans le transport terrestre et le non routier**
 - GO et GNR : **9,4 %** PCI
 - SP : **10,5 %** PCI
- **Dans le transport aérien**
 - **2 %** en 2025 et 2026

Evolution de la distribution

- **HV0100 : 286 KT (+53% vs 2024)** utilisé dans des Poids Lourds et des engins non routiers **sans adaptation des moteurs et du stockage**
- **B100 : 342 KT (+25% vs 2024)**
- **E85 : 671 KT (-3,1%)** - près de 6% du volume des essences.



Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CarbuRe et CPDP

Les CLBC : un rôle clé dans la décarbonation et confirmé jusqu'en 2035 avec une maîtrise de l'origine des matières premières



L'IRICC*, transposition de la Directive RED3, entre en vigueur en

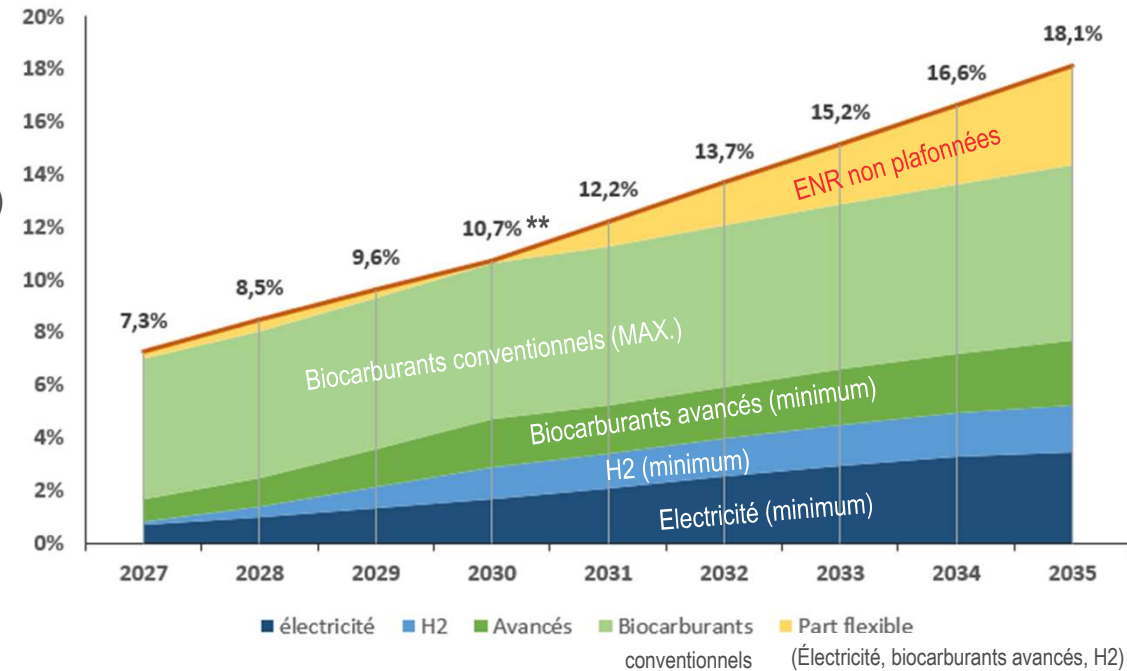
- Objectif 2030 de **14,5%** de réduction de l'intensité carbone **sur l'ensemble des transports**
- La RED3 confirme le **rôle de passerelle** des biocarburants avec une utilisation croissante de **matières premières avancées** :
 - **mini 5,5%** de biocarburants avancés en 2023 dont 1% de RFNBO
 - **max 7%** de biocarburants 1G issus de cultures vivrières et fourragères
 - **max 1,7%** de biocarburants issus de déchets (huile usagée, graisses animales)

PPE3	2023	2030	2035
Consommation de Biocarburants dans les transports	38 TWh	55 TWh	70 -90 TWh transport et hors transport

L'IRICC* (Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants) remplace la TITUERT (Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans les Transports). Elle permet la transposition de la directive relative aux énergies renouvelables dite RED III et portera sur l'ensemble du secteur des transports en 2030. Les obligés sont les metteurs à la consommation.

Objectif IRICC 2030 de 10,7% ** de réduction de l'intensité carbone des transports - hors aviation et hors électricité verte du ferroviaire et des bornes de recharge du réseau public.

Evolution prévue par l'IRICC de la contribution des différentes énergies à la réduction des émissions de GES dans les transports



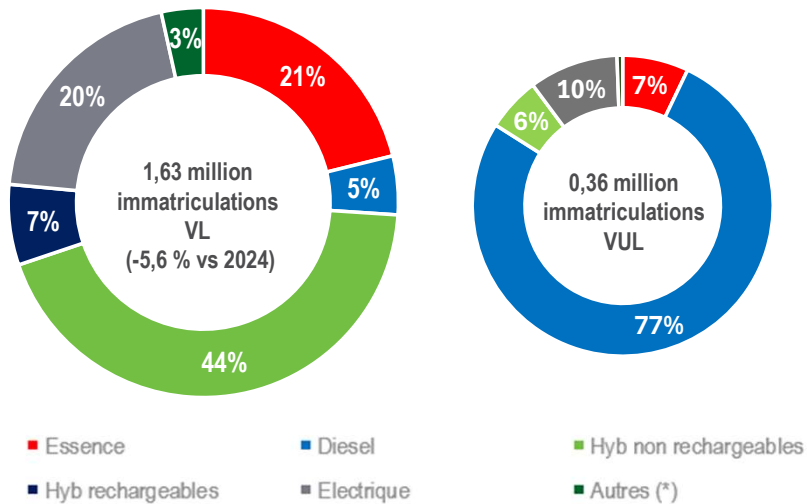
Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CarbuRe , DGEC (GT IRICC), PPE3

Année record pour la mobilité électrique : en décembre, les immatriculations VL 100% électriques ont dépassé celles des essences

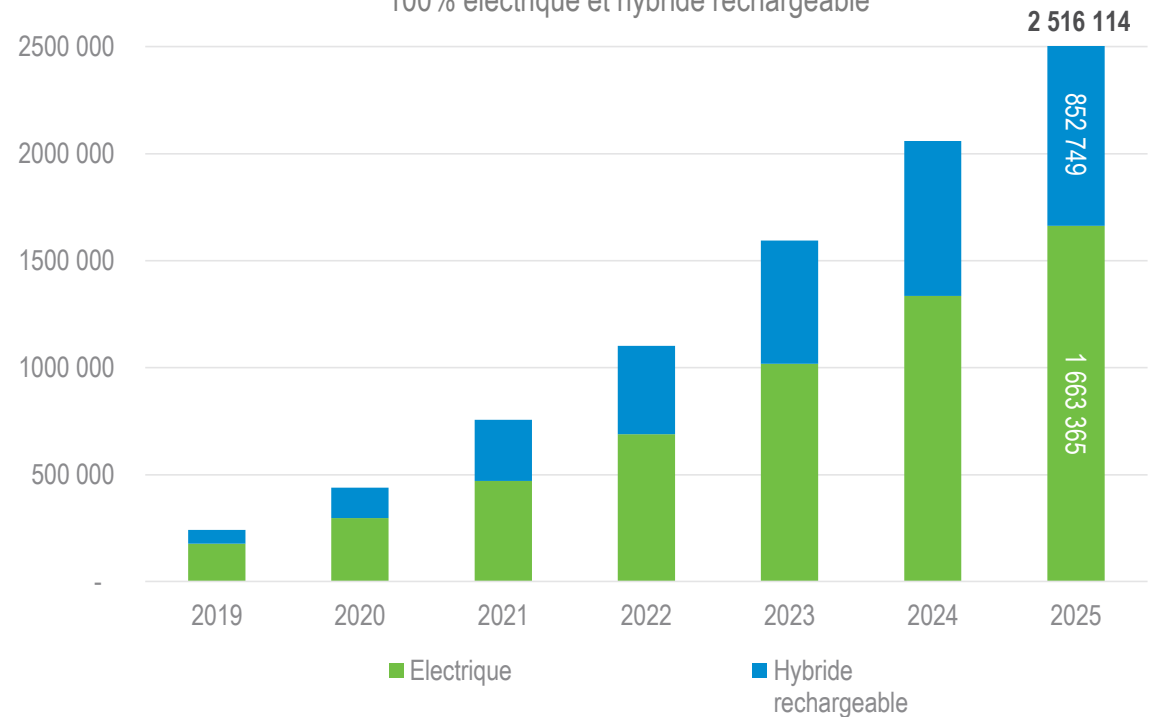
En 2025, on compte **326 923** de nouvelles immatriculations de véhicules 100% électriques; soit une augmentation de **3 %** par rapport à 2024

En fin d'année 2025, le parc en circulation était composé de **1 663 365** véhicules 100% électriques

Nouvelles immatriculations VL et VUL en 2025 par motorisation



Evolution du parc roulant (VL+VUL) 100% électrique et hybride rechargeable



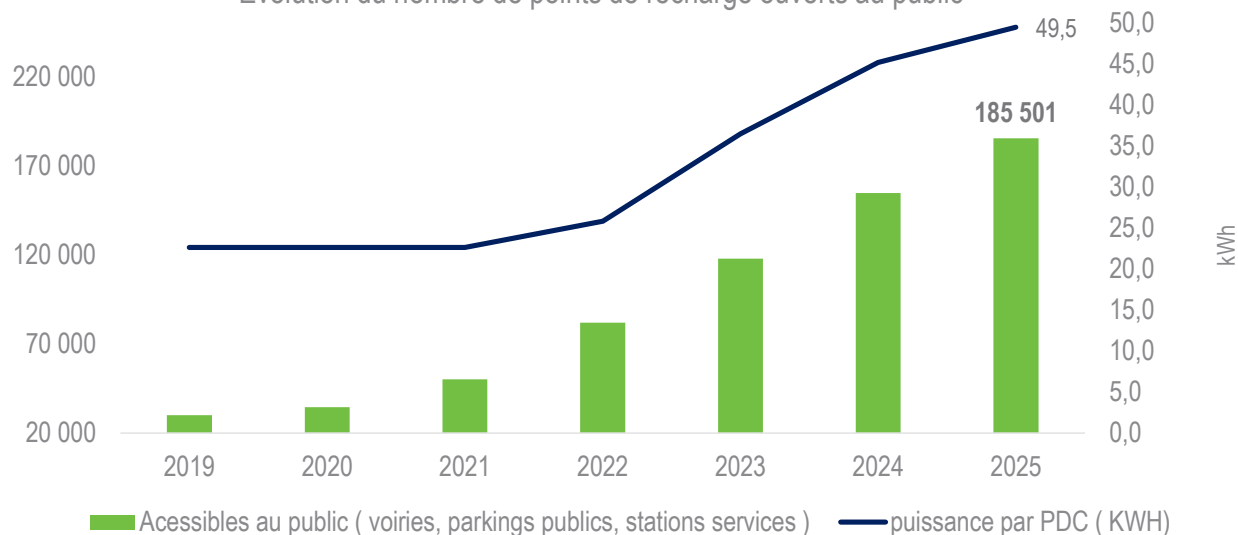
Parc circulant fin 2024	En millions	Part 100% électrique	Part hybride
Véhicules Légers (VL)	39 738 933	2,8%	1,8%
Véhicules Utilitaires Légers (VUL)	6 539 746	1,9%	0,1%

Source : PFA, SDES,CSIAM,Avere

Le déploiement des points de recharge électrique (VL + PL) se poursuit et la puissance moyenne de recharge augmente

Objectif 2030 : 400 000 points de recharge ouverts au public dont 50 000 recharge rapide

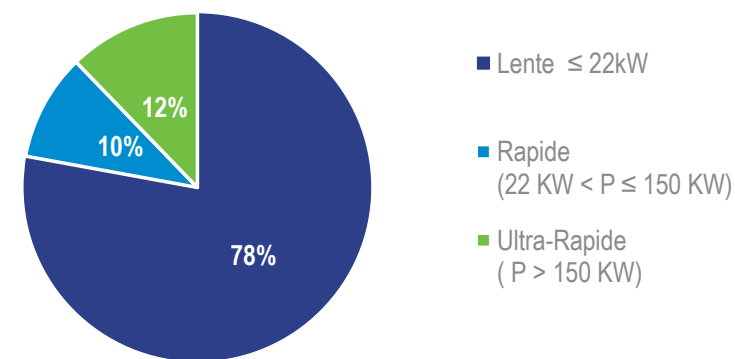
Evolution du nombre de points de recharge ouverts au public



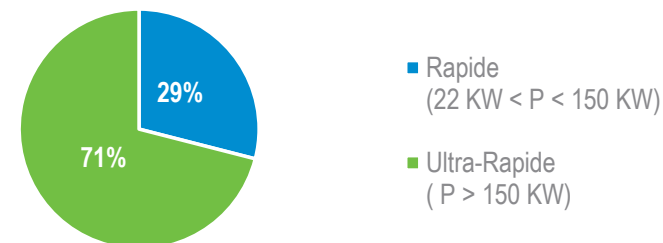
Réseau national :

- Puissance de recharge installée : **9,18 GW** disponibles fin 2025 (7 GW fin 2024)
- Sur 2025, la consommation totale des points de recharge ouverts au public en France est estimée à **1019 GWh** (+58% vs 2024) avec une moyenne mensuelle de 85 GWh / mois.
- **23,6 sessions de recharge** par mois / point de recharge ouvert au public (déc 2025)

Répartition par puissance des 185 501 points de recharge accessibles au public (53 837 stations)



Répartition par puissance des 3673 points de charge sur autoroutes (au 1^{er} juillet 2025)



Source : données adhérents Ufip EM ; ministère de l'Économie et des Finances; Baromètre ministère de la Transition énergétique – Avere France; Gireve; ASFA

VL - Mobilité Électrique : les avancées en 2025 chez nos adhérents



- **1900 points de recharge haute puissance* (HPC)**, près de **26.000** opérés en France, tous alimentés par une électricité renouvelable.
- Oct 2025 : **Accord d'association avec la Banque des Territoires** pour la création d'une plateforme d'investissement pour développer la mobilité électrique auprès des municipalités et collectivités territoriales.
- Mai 2025 : **15^{ème} station 100% électrique** à Mérignac (12 points de recharge à 300 kW)
- **300 «bornistes»** accueillent les usagers pendant les vacances scolaires pour aide et conseils.



TotalEnergies.fr



- Déc 2025 : bp pulse a ouvert en un an **25 sites de recharge** sur le territoire national et **déploie 600 points de recharge ultra-rapide** pour les automobilistes et les flottes commerciales sur autoroute et dans les centres commerciaux



www.bp.com/fr_fr/france

bp pulse



- En France, Shell fournit un accès à **286 points de recharge ultra-rapide** sur autoroute
- Au Havre, dans le cadre du projet le Havre Métropole AC : **460 points** de recharge seront ouverts en Juil 2026
- Shell fournit en France un accès à plus de 95% des bornes de recharge, et en Europe un accès à plus de **1 000 000 de bornes** grâce à son réseau d'itinérance.



Crédit photo : Shell

Shell Recharge

*Recharge HP / Ultra rapide : Voir dossier pédagogique UFIP Énergies et Mobilités : <https://www.energiesetmobilites.fr/mobilite-electrique/Essentiel-de-la-mobilite-electrique>

PL - L'électrification du transport routier : une dynamique naissante

- **Des progrès technologiques** : une offre de plus en plus structurée (avec 45 modèles selon l'ACEA) et une montée en puissance du standard MCS*
- **Des dispositions « coup d'accélérateur »**
 - Pérennisation des aides à l'électrification financées par les CEE (prog. E-trans)
 - Projet de déploiement des infrastructures (fléchage des ressources péages)
 - Projet d'impliquer les chargeurs avec l'obligation de recours aux PL électriques : 0,5% en 2026, 6% en 2030, 30% en 2035 (projet de loi-cadre au 01/ 2026)
- **Chez nos adhérents**
 - Nov 2025 : **TotalEnergies s'associe à Scania France, Daimler Trucks France et Prologis pour accompagner les transporteurs**
 - Tester les technologies de recharge ultra-rapide (MCS) sur les stations TotalEnergies
 - Offres de services complètes (de la fourniture d'électricité, installation et maintenance de l'infrastructure, pilotage intelligent, accompagnement aux primes CEE);
 - Construction d'un réseau de stations publiques de recharge PL en Fr et Belg d'ici 2030

Le MCS (Megawatt Charging System) * : système de recharge haute puissance européen, qui permet de réduire le temps de recharge à moins de 45 min, en retrouvant une autonomie de 500 km. L'objectif est d'atteindre un temps de roulage en moy. de 4H30 (>350 Km) et d'utiliser les pauses pour recharger en moins de 45 min avant de repartir. La publication officielle en février 2026 de sa spécification technique IEC fournit désormais la référence technologique nécessaire pour son industrialisation internationale.



Juin 2025 : 1ère station PL élec. TotalEnergies à Plessis-Pâté

Objectifs de décarbonation en 2030

- EU - **45%** sur les émissions des PL neufs
- France : **80 000 PL 100% électrique** (~13% du parc vs 0,27% fin 2024)
- **50% de PL 100% électriques** dans les nouvelles immatriculations

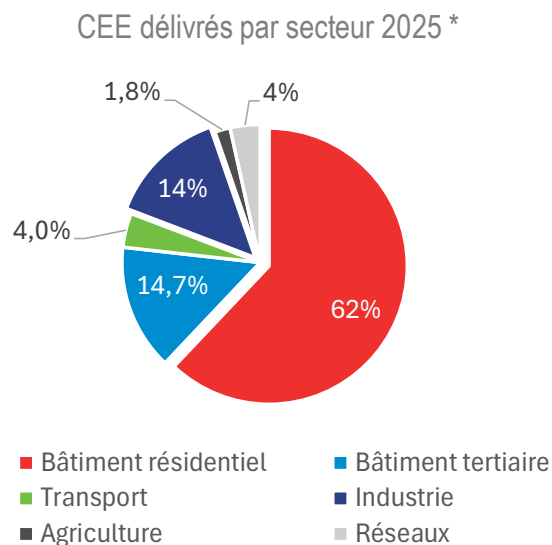
Poids Lourds	Parc PL fin 2024	Immatriculations fin 2025 (en % du marché neuf)
Biodiesel	5296	5,4%
Diesel	602 495	89,2%
Electrique	1661	2 % (865) vs 1,4% en 2024
Essence	509	0%
Gaz	11 288	2,8 %
Hydrogène et autre ZE	16	0%
Inconnu	234	0%
Total	621 500	42 600 (-10%)

Source : SDES; CSIAM , étude Equilibre et Energies

Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) : des objectifs en forte hausse début 2026, engagement fort de nos adhérents et développement des gisements transports



P5 CEE : L'objectif global sur la 5^{ème} période sera atteint

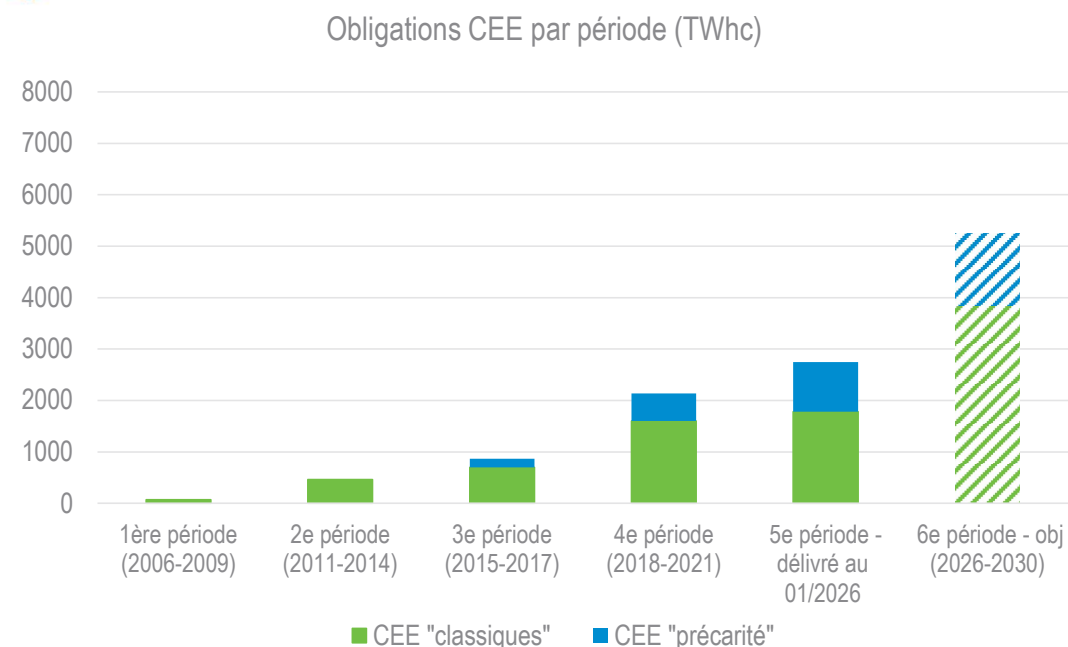


› Entrée en vigueur de la P6 CEE (2026 – 2030) – décret du 04/11/2025

- Renforcement de l'ambition du dispositif tout en luttant contre les fraudes
- Plus forte orientation du dispositif vers les transports, en part. les mobilités électriques : *Bonus écologique* pour l'achat d'un VL électrique, *Leasing social*, *programmes E-trans* (électrification PL) et *Advenir* (bornes de recharge)



P6 CEE : l'objectif global passe de 775 TWhc à 1050 TWhc par an (+35%)

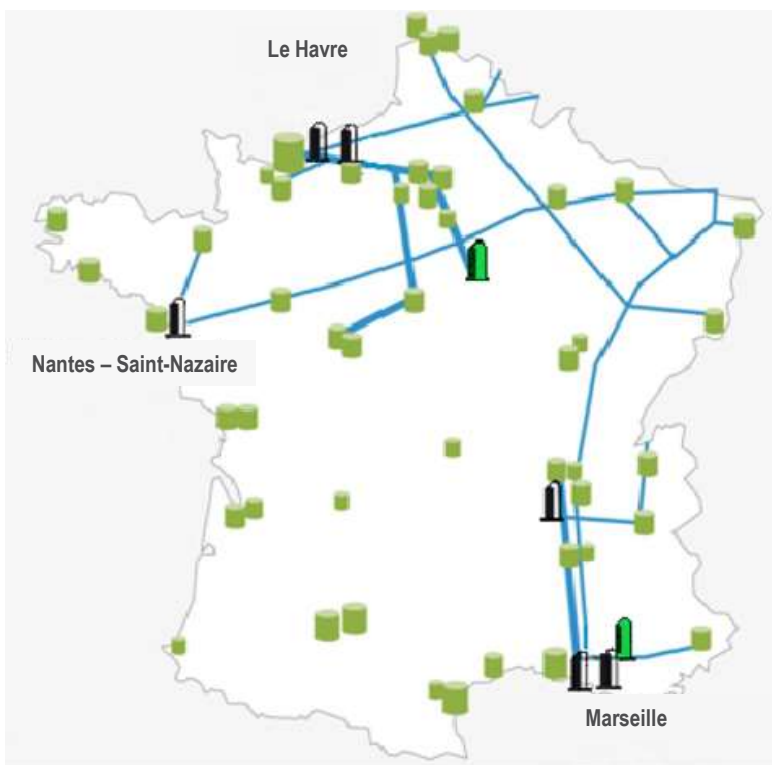


Le dispositif des CEE a été conçu comme un levier majeur pour atteindre l'objectif de réduction de 30% de la consommation énergétique française d'ici 2030. Il repose sur une obligation de réalisation d'économies d'énergie aux fournisseurs d'énergie. Les « obligés » font réaliser des opérations d'économie d'énergie (travaux d'isolation, chauffage...) à des consommateurs : ménages, collectivités ou professionnels.

CEE délivrés par secteur * : entre 01/01/22 et 31/12/25 - opérations standardisées et spécifiques

SÉCURITÉ D'APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE

Carte d'identité des énergies liquides : une chaîne logistique exceptionnellement robuste



Une production de pétrole brut française

511 000 tonnes en 2025
~ 1% de la consommation nationale



43% de l'énergie finale consommée en France*



97 % de l'énergie des transports en France*



env. 200 000 emplois directs et indirects



Un réseau de Raffinage

57 Mt de capacité de raffinage en 2025
4 opérateurs
6 raffineries de pétrole
2 bioraffineries



Le nombre de **stations-service** est de **10 764** en 2025 en France



31,5 milliards d'€ de taxes collectées sur les carburants (PLF 2026, hors TVA)

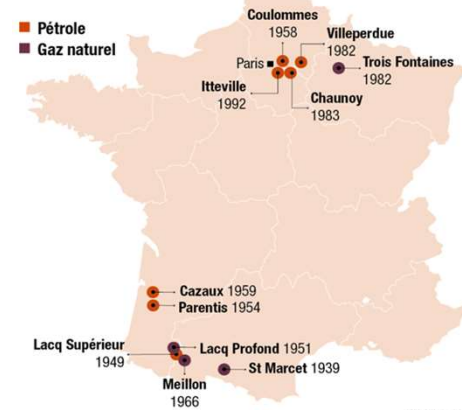
■ Dépôt pétrolier ■ Raffinerie ■ Bioraffinerie — Pipeline

Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CPDP; SDES *données 2024

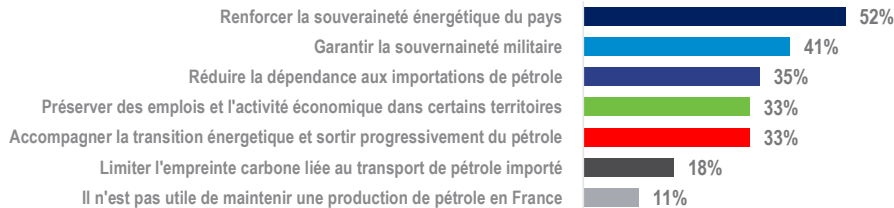
La production française de pétrole brut : une ressource stratégique au service de la souveraineté nationale

Les principaux gisements d'hydrocarbures en France

(dates de leur découverte)



Sondage national* : 89 % cite au moins une raison de maintenir une production de pétrole en France



511 000 t en 2025
5 entreprises
62 concessions
PME de tailles diverses

Une production concentrée
Bassin parisien près de 60% de la production
Nouvelle Aquitaine près de 40%
Alsace pour une petite partie

Une empreinte carbone plus favorable
L'empreinte carbone ** du pétrole produit en France est **2 à 4 fois inférieure** à l'empreinte carbone du pétrole brut importé

Un secteur en reconversion
5 à 15% du CA dédié à la remise en état des puits et à leur bouchage
Voies de reconversion, pour l'après 2040 : **stockage de CO₂**, production d'**hydrogène bas carbone** à partir des gisements en exploitation, **géothermie**

Près de **2000 pers.**
400 emplois directs, 1200 emplois indirects, des milliers d'emplois induits

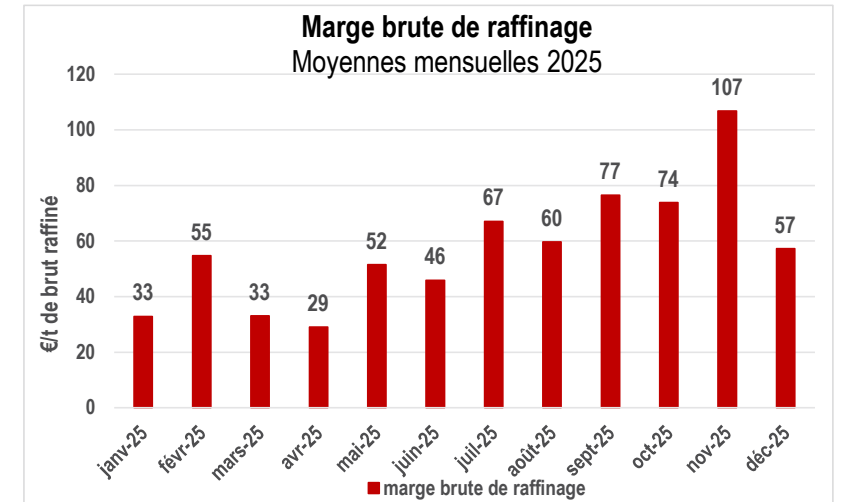
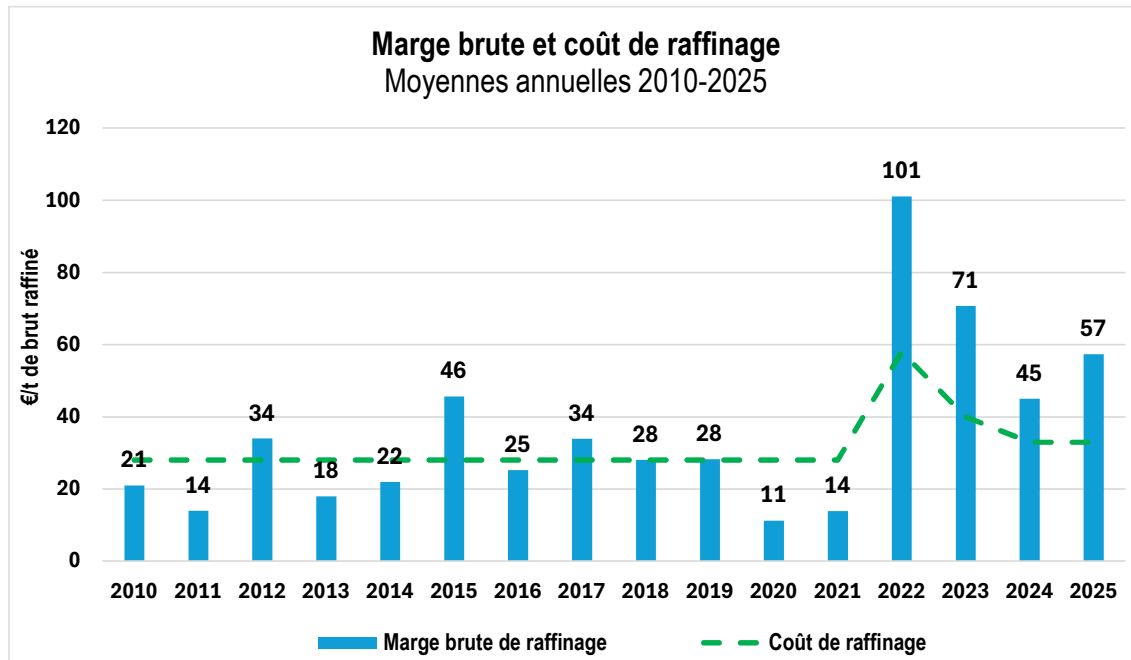
52,8 m€ d'investissements de production en 2024
33 m€ de redevances minières nationales et locales

Sondage Opinion Way - Ufip EM (janv 2026)* - Q : Selon vous, pour quelles raisons serait-il utile ou non de maintenir une production de pétrole en France
Empreinte carbone **: émissions liées à l'extraction du pétrole brut et à son transport jusqu'aux portes de la raffinerie

Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CPDP et des producteurs

Le raffinage français fait face à des marges brutes très volatiles

- Les prix des produits finis pétroliers en Europe (Rotterdam) fluctuent en général comme le prix mondial du baril de brut, mais pas toujours, d'où la volatilité de la marge brute de raffinage
- Le raffinage est une **industrie énérgo-intensive** exposée aux variations de prix des énergies – gaz naturel et électricité – et du CO₂ (74 €/t en 2025 vs 66 €/t en 2024)

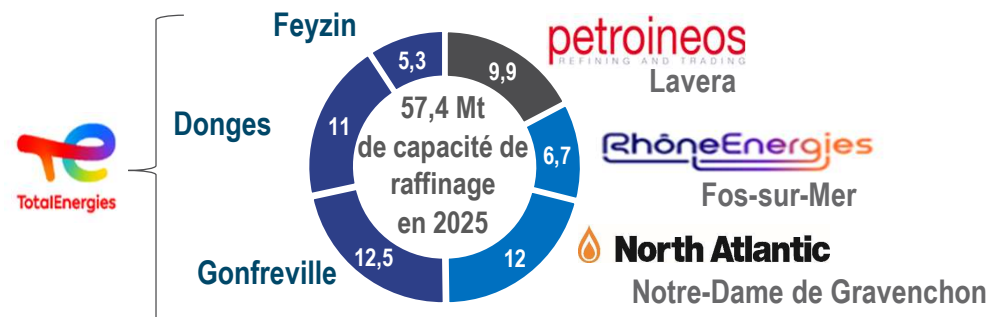


La Marge Brute de raffinage DGEC est exprimée en Euros par tonne de pétrole brut traitée. Elle est calculée par différence entre - la valeur des produits finis pétroliers vendus et le coût d'achat du pétrole brut livré à la raffinerie - . Cette marge brute sert à couvrir les coûts d'une raffinerie (y compris ses achats de gaz, d'électricité, de quotas de CO₂) et à financer ses investissements (sécurité, protection de l'environnement, qualité des produits pétroliers). Après déduction de ces coûts, reste la marge nette, c'est-à-dire le bénéfice du raffineur.

Source : Ufip Énergies et Mobilités avec données CPDP, Refinitiv et méthodologie DGEC

Les raffineries doivent rester compétitives pour pouvoir financer leur décarbonation

- Les résultats économiques de l'activité de raffinage sont très variables.
- **Les réglementations européennes pèsent de plus en plus sur la compétitivité du raffinage :**
 - Réduction des émissions de CO₂
 - Entre 2010 et 2025, le secteur du raffinage a réduit ses émissions de CO₂ de 7,9 Mt annuelles (-53%). D'ici 2030, la réduction totale devra atteindre 9,8 Mt
 - A partir de 2026, la réduction plus rapide des allocations de quotas fragilise les capacités d'investissement pour se décarboner (période IV du système ETS-1*)
 - Réduction des émissions de méthane associées à la production des pétroles bruts importés. Dès 2027, des conditions de mise en œuvre trop contraignantes pourraient entraîner des arrêts prématurés de raffineries en Europe
- Le raffinage est engagé et souhaite poursuivre ses **investissements dans la décarbonation** de ses **activités** et de ses **produits**
- Le raffinage est exposé :
 - à l'équilibre offre-demande de **capacités de raffinage** au niveau mondial,
 - à une **forte concurrence internationale**














Maintenir la compétitivité pour réussir la décarbonation

Il est primordial de **rester compétitif et produire des résultats économiques positifs** pour pérenniser les actifs industriels français de production et de logistique de carburants liquides, pour :

- Assurer la **sécurité d'approvisionnement énergétique**
- Financer les investissements permettant d'atteindre les **objectifs de décarbonation** de la PPE-3 d'ici 2030-2035
- **Réduire la dépendance** de la France aux importations de produits finis pétroliers

Les Réseaux Traditionnels en baisse Les GMS continuent à prendre des parts de marché en volume

Stations-service		 2023	 2024	 2025
	Réseaux Traditionnels	5 673	5 572	5 515
	GMS	5 236	5 234	5 249
	Total Stations	10 909	10 806	 10 764
	Parts de marché vol. GMS	62,1%	62,7%	 65,2%
	Parts de marché vol. Réseaux traditionnels	37,9%	37,3%	 34,8%

Source : Estimations Ufip Énergies et Mobilités et données prix-carburants.gouv.fr

Panorama Social : le secteur se prépare aux transitions

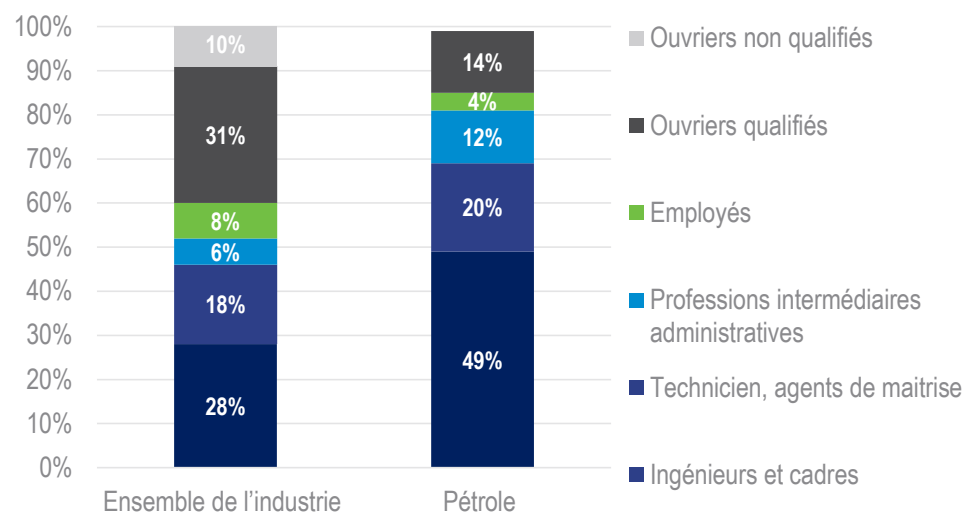
► Stabilité des effectifs salariés depuis plus de 10 ans et montée en puissance de la R&D

- 33 730 salariés et 195 entreprises au 31/12/2024, dont 91% en CDI et 6,2% alternants
- Baisse des effectifs de la filière production / transformation : 28% de la branche par rapport à 41 % il y a 15 ans
- Inversement, les activités de R&D et de distribution se développent : resp. 24 % et 26 % des effectifs de la branche (+ 10% en 15 ans)

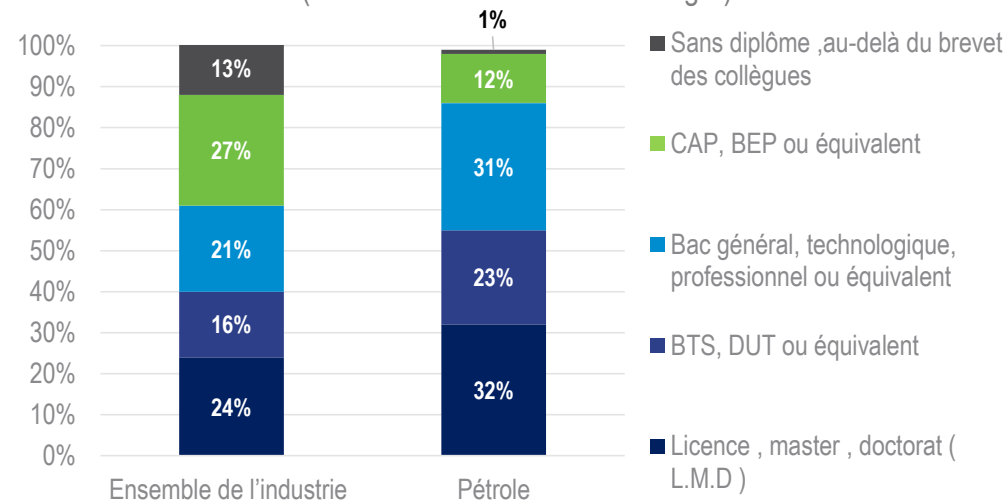
► Progression sur l'égalité professionnelle des femmes : elles représentent aujourd'hui 30,4% des effectifs

► Un niveau de qualification nettement supérieur à la moyenne de l'Industrie

Les catégories socioprofessionnelles des salariés



Niveaux de qualifications des salariés de l'industrie du pétrole (focus sur le secteur du raffinage)



Source : Rapport annuel de branche 2024 Quadrant



Vidéo Témoignage



La parole aux jeunes

2026 et plus

**NOTRE RÔLE DE PASSERELLE
VERS LES ÉNERGIES BAS CARBONE**

Nos leviers de la transition

Accélération du déploiement des produits et activités bas carbone

- 5 filières technologiques prioritaires portées par notre secteur :
 - **CLBC** : biocarburants de première génération ou avancés, carburants de synthèse ou à base de carbone recyclé
 - **DECARBONATION DES SITES INDUSTRIELS - HYDROGÈNE BAS CARBONE** : décarbonation de l'hydrogène utilisé dans nos activités de raffinage ou matière première des carburants de synthèse
 - **CAPTURE DU CARBONE ET UTILISATION OU STOCKAGE (CCUS)** : valorisation de notre savoir-faire en matière de maîtrise des procédés et de connaissance du sous-sol ou réutilisation du carbone
 - **NOUVELLES MOBILITÉS** : développement des batteries, métaux rares, hydrogène vert, infrastructures de distribution
 - **ÉCONOMIE CIRCULAIRE** : développement d'un savoir-faire de retraitement des déchets, notamment sur les plastiques recyclés, les huiles usagées et leurs emballages



CLBC : montée en production de nos adhérents en France et en Europe et projets de conversion



La Mède : Bioraffinerie

- > 500M€ d'investissements
- **500 Kt/an** de diesel HVO et du SAF, à partir de matières premières constituées à 100% de déchets de l'économie circulaire
- Juil 2025 : démarrage d'une **nouvelle unité de production de SAF** pour les besoins des aéroports du Sud – 15 Kt / an
- 1^{er} trim 2026 : **nouvelle installation** pour réaliser sur place le mélange de SAF pur avec le kérosène



<https://totalenergies.com>

Les **CLBC** sont des carburants de substitution obtenus à partir de biomasse (matière première d'origine agricole ou sylvicole, graisses animales ou déchets); généralement mélangés avec des carburants d'origine fossile.



Grandpuits : Zéro pétrole

- 500M€ d'investissements
- **285 Kt/an de SAF** d'ici 2028. **50 Kt** de biocarburants routiers, **70 Kt** de bionaphta pour la production de bioplastiques
- **Démarrage en 2026**



Bio-raffinerie de Rotterdam

- Avril 2025 : Démarrage de la production de SAF avec une production de **500 Kt/an**
- Neste annonce atteindre une capacité de production de 1,5 Mt/an de SAF et prévoit de doubler sa capacité d'ici 2027.



<https://neste.com>



Projets de conversion en Bio-raffinerie

Sannazzaro de Burgondi (Lombardie)

- Sept 2025 : projet de conversion de l'unité d'hydrocraquage existante et construction d'une unité de pré-traitement des déchets et résidus pour la production de HVO et SAF
- Capacité de traitement de **550 Kt/an** de matières premières biogéniques.
- **Démarrage prévu pour 2028**

Livourne (Toscane)

- Juil 2025 : contrat de financement de **500 M€ avec la BEI** pour convertir la raffinerie en bioraffinerie
- Construction d'unités de pré-traitement biogénique et d'une installation Ecofining pour produire **500 Kt/an** de HVO
- **Démarrage prévu en 2026**



<https://www.eni.com> Sannazzaro

Décarbonation des sites industriels : des projets d'envergure chez nos adhérents



Corridor BARMAR

- Juillet 2025 : création de la coentreprise dédiée au projet de gazoduc pour transporter l'hydrogène reliant Barcelone à Marseille
- Premier corridor d'hydrogène renouvelable et bas carbone de l'UE qui vise à couvrir 10% de la consommation d'hydrogène en Europe à l'horizon 2030. L'objectif est de transporter **2Mt / an** d'hydrogène
- La mise en service est prévue à horizon 2030



<https://h2medprojet.com>



Transformation du complexe industriel de Lavera



- Lauréat de l'appel d'offres Grands Projets Industriels de Décarbonation, inscrit au plan France 2030
- Subvention de l'Etat : **300 M€** sur 15 ans
- Ensemble de projets et leviers technologiques : efficacité énergétique des procédés, électrification des usages, CCUS, recyclage des plastiques
- Obj de réduire les émissions de CO₂ de **30%** à horizon 2032, soit **-331kt CO₂ / an** et d'atteindre la neutralité carbone en 2050



<https://ineos.com>



La Mède : nouvelle unité de production d'hydrogène renouvelable pour décarboner la raffinerie

- En partenariat avec Air Liquide, l'installation recyclant les co-produits générés durant le processus de production des biocarburants pour en extraire de l'hydrogène, produira **70 Kt/jour** d'hydrogène pour alimenter la bioraffinerie.
- **-130 KT de CO₂/an** à partir de 2028
- Un 2^{ème} projet est prévu d'installer deux électrolyseurs à hydrogène de **20 et 50 MW** après 2030.

- L'Hydrogène gris, à partir de gaz naturel, représente 95% de la production mondiale et est en majorité utilisé par l'industrie;
- L'Hydrogène bleu est produit à partir de gaz naturel et le CO₂ produit est alors immédiatement capté et stocké grâce à la technologie CCUS;
- L'Hydrogène vert est produit par électrolyse de l'eau à partir d'électricité renouvelable.

CCS - CCUS : potentiel de baisse de 5 à 10% des émissions industrielles de la France en 2030

Des projets pionniers entrent en phase opérationnelle sur toute la chaîne de production

Trajectoire CCUS - Ministère de l'Énergie et du Climat

- Fév. 2025 : l'étude EVASTOCO₂ estime que la France dispose d'une capacité de stockage estimée à **1,1 Gt CO₂** en structure fermée à terre ou en mer et de 3,6 Gt dans des unités de stockage hors pièges géologiques
- La trajectoire CCUS, co-construite sur la base des feuilles de route de décarbonation des industriels, évalue un potentiel de baisse de **5 à 10%** des émissions industrielles en 2030, et la génération d'émissions négatives à horizon 2050

Trajectoire détaillée du captage de CO₂ en France

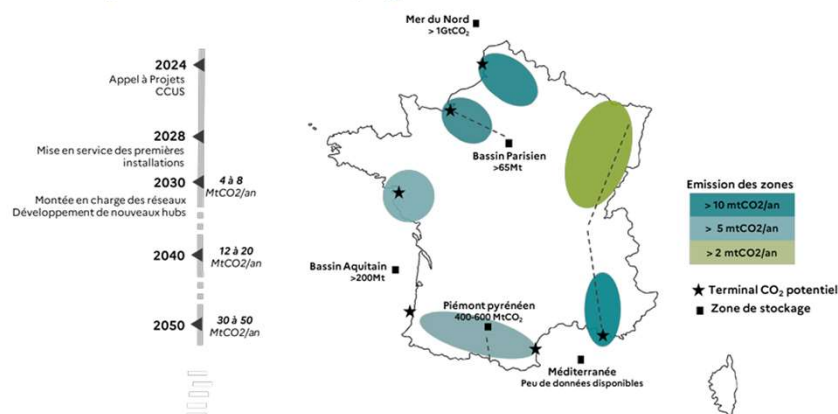
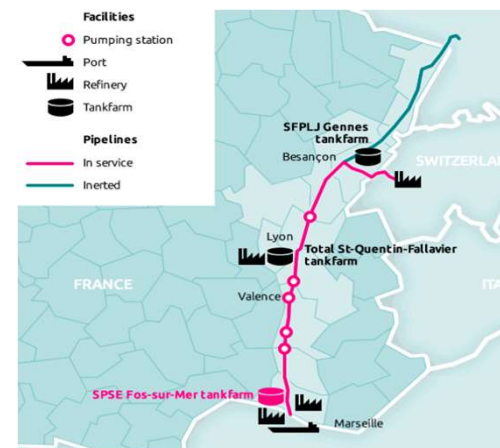


Figure 1 : Carte de la trajectoire du CCUS en France

Rhône CO₂

- AMI dédié à la décarbonation des industries de la Vallée du Rhône et de la zone industrialo-portuaire de Fos/Lavéra.
 - Liaison des sites industriels à un terminal de liquéfaction et d'export à Fos-sur-Mer, capitalisant sur un réseau de pipelines et terminaux existants, réutilisables ou mutualisables.
- Mars 2025 : Rhône CO₂ est sélectionné dans le cadre du programme européen de subvention CEF TEN en tant que projet majeur participant à la mise en place **d'un réseau d'infrastructures de transports du CO₂** et d'une chaîne CCS et projets CCUS à horizon 2030.



CCUS (Captage, stockage, utilisation du CO₂) se réfère à un ensemble de technologies visant à capturer les émissions de CO₂, généralement issues de sites industriels :

1. pour l'injecter et le stocker dans des formations géologiques étanches, et donc éviter qu'il soit relâché dans l'atmosphère;
2. pour l'utiliser comme ressource dans la fabrication de produits. Ces technologies sont nécessaires pour la décarbonation des activités industrielles.

CCS - CCUS : des projets pionniers entrent en phase opérationnelle sur toute la chaîne de production

Northern Endurance Partnership (UK)



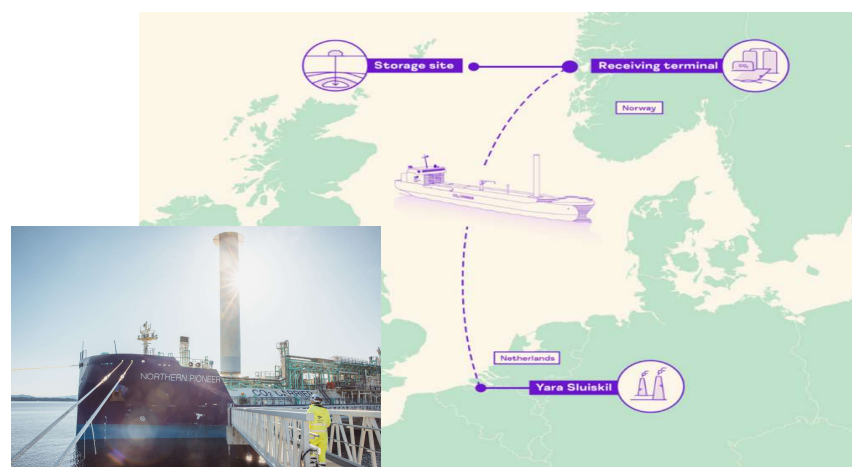
- Premier projet de CCS au Royaume-Uni, pour transporter et stocker le CO₂ issu de trois installations industrielles de la région du Teesside. Capacité de stockage jusqu'à 1 milliard de tonnes - **4 Mt / an de CO₂**
- Les infrastructures comprennent un réseau de collecte du CO₂ onshore, des installations de compression et un pipeline en mer de 145 km, des installations sous-marines d'injection de CO₂ dans l'aquifère salin d'Endurance, situé à environ 1000 m sous le fond marin.
- Janv 2026 : signature avec le Crown Estate du **premier bail britannique pour le stockage permanent de CO₂ en mer**. Le bail couvre le corridor du pipeline offshore et le site de stockage, jusqu'à la fin de l'injection prévue vers 2050.
- Le projet entre en phase d'exécution. **Démarrage prévu en 2028.**



Northern Lights (Norvège)



- 1^{er} site de stockage du CO₂ en Europe. Objectif: **1,5 Mt / an** de CO₂ en 2025 puis **5 Mt / an** à partir de 2026
- Déc 2025 : 1^{ers} permis de stockages délivrés; contrat d'affrètement avec Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. ("K" LINE) et MISC Berhad pour 4 nouveaux navires de transport de CO₂ d'une capacité de 12 000 M³.
- Mai 2025 : en France, adoption du projet de loi de ratification d'un amendement à la Convention de Londres **permettant d'exporter du CO₂ capté et liquéfié sur les sites industriels français**, en vue de leur stockage dans des cavités en dehors de l'Union Européenne



Économie circulaire : Recyclages plastiques, huiles, bouteilles....montée en puissance chez nos adhérents



- Fin 2025 : **Démarrage de la 1^{ère} usine de recyclage chimique de plastiques de France sur la plateforme de Grandpuits.** Transformation des déchets plastiques français issus de « la poubelle jaune » actuellement enfouis ou incinérés.
- Obj : **transformer 15 000 t/an de déchets plastiques;** pour refabriquer des polymères, compatibles avec l'usage alimentaire, en substitution des charges d'origine fossile.



SYNOVA

- TotalEnergies produit avec sa filiale Synova **25KT de recyclage mécanique du polypropylène (PP)** à destination de l'industrie automobile.
- En 2025, Renault Group confirme intégrer près de 20% du PP de Synova dans ses véhicules en Europe et a l'ambition de passer à 25% en 2030.



- Janv 2026 : **Nouvelle chaîne de requalification dédiée à la bouteille Viseo sur le site industriel d'Aubigny-sur-Nère.** L'internalisation de cette activité en France permet d'éviter des flux logistiques importants et renforce la maîtrise de la chaîne de valeur.
- Inv. ~ 1 M€, économie de transport **90 000 km / an** et **108 t CO₂**

- **Responsabilité Elargie du Producteur (REP) : Cyclevia**, est un éco-organisme créé en 2022. Il a pour vocation de faire fonctionner la filière de collecte et de retraitement des huiles usagées en France
 - **431 Kt** déclarées et éco-contribuées en 2025
 - **96%** des mises en marché
 - Taux de collecte : **58%**
 - Taux de régénération en « huiles neuves » : **87%**
- avril 2025 : lancement de *Ma collecte*, solution de collecte et de recyclage d'huiles usagées destinées aux professionnels. Déploiement en 2026
- Depuis janvier 2026 : intégration des emballages de lubrifiants au périmètre des responsabilités de Cyclevia



MESSAGES

Ufip Energies et Mobilités

Conclusion : nous sommes des partenaires de la transition...et pas des freins

Notre secteur assurera la sécurité d'approvisionnement énergétique à tout moment et quelque soit le rythme de la transition
Nos adhérents – acteurs majeurs de la décarbonation – accompagneront la bascule vers les énergies bas carbone

- 1** Nos adhérents sont pleinement engagés :
ils construisent et démarrent des projets à l'échelle industrielle
- 2** Production de pétrole brut français : notre message aux autorités « laissez-nous travailler en France comme la loi nous y autorise »
- 3** Le raffinage français participe à la souveraineté énergétique : ne lui faisons pas porter plus de contraintes que ses concurrents en Europe et ailleurs
- 4** Le rôle des biocarburants est clé (en parallèle avec le déploiement de la mobilité électrique) et doit être étendu à l'ensemble des transports
- 5** La fin de l'utilisation des produits pétroliers énergétiques en France en 2045 : un objectif illusoire compte-tenu du rythme constaté de la transition

Les adhérents d'Ufip Énergies et Mobilités

Exploration & Production Stockage souterrain



Plateformes industrielles



Logistique/Distribution/Mobilités





Retrouvez toutes les slides et le replay de la
conférence de presse sur : www.energiesetmobilites.fr