

Position détaillée de l'UFIP sur le projet de SNBC/PPE

1. L'industrie pétrolière est un acteur majeur de l'économie française, engagé dans l'effort initié par l'Accord de Paris et dans la diversification énergétique

- Les constats :

Le pétrole en France :

- 45 % de l'énergie finale consommée, 90 % de l'énergie du transport
- 9 raffineries dont 1 aux Antilles, 1 bio-raffinerie, 200 dépôts, 6 000 km de pipelines, 11 000 stations-service, 63 concessions de production pétrolière
- Investissements : plusieurs centaines de millions d'euros par an
- Plus de 200 000 emplois, directs et indirects, y compris pétrochimie et industrie parapétrolière et paragazière
- Une chaîne de valeur qui, outre l'aval pétrolier, comprend la pétrochimie, la chimie fine, la pharmacie...

- **L'industrie pétrolière contribue activement à l'effort global initié par l'Accord de Paris** pour concilier croissance économique et développement durable et lutter contre le changement climatique
- L'industrie pétrolière est un **acteur majeur de la diversification du mix énergétique** qui est un atout pour le pays et un acteur engagé dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) au niveau national et international, au travers des stratégies et actions de ses entreprises.

- Nos demandes :

- Il est fondamental que toute approche programmatique nationale sur l'énergie s'inscrive dans un **cadre européen** partagé avec les autres Etats membres, et que la PPE garantisse et respecte 6 principes : **sécurité, compétitivité, efficacité, acceptabilité, progressivité, neutralité technologique.**
- L'industrie pétrolière française observe positivement que le projet de PPE souligne que « ces évolutions doivent naturellement être menées en continuant à garantir le niveau de sécurité d'approvisionnement qu'attendent les Français et à un coût maîtrisé, nécessaire à l'acceptabilité de cette transition énergétique par tous. Elles doivent donc être conduites dans la continuité des mesures déjà initiées en capitalisant sur les acquis et en donnant de la visibilité à l'ensemble de la société » (synthèse du projet p3) . Elle regrette que les termes « prudence et progressivité » aient disparu de cette version.
- Il importe que la PPE pour les 10 prochaines années confirme les orientations ci-dessus, s'attache à la préservation de la **compétitivité** européenne et internationale de l'industrie, soit attentive aux conditions de la **continuité d'approvisionnement** du pays par les différentes énergies et prévoie l'évaluation de l'efficacité des différentes mesures par rapport à leur **coût** et leur **impact**, en raisonnant en **analyse de cycle de vie.**

2. La PPE a des ambitions claires sur la décarbonation mais reste imprécise sur les impacts des mesures

• Les constats :

- La PPE propose des objectifs de réduction de consommations de produits pétroliers très ambitieux :
 - o Consommation primaire de pétrole tous usages en baisse de 34 % en 2028 (et de 40% en 2030)
 - o Réduction des consommations de fioul domestique, avec remplacement de 1 million de chaudières à fioul d'ici 2023
 - o Arrêt de la vente des véhicules particuliers et utilitaires neufs utilisant des énergies fossiles en 2040,
 - o Incitations fortes à des alternatives pour les transports: croissance des véhicules électriques, aides aux carburants alternatifs dans le transport de fret...,
 - o Arrêt de la production nationale de pétrole brut à 2040,
 - o Soutiens aux actions de décarbonation ou d'efficacité énergétique dans l'industrie et dans l'énergie,
 - o Implications pour le maillage des dépôts et le nombre et la localisation des stations-service.

- **Ces objectifs ne sont cependant pas accompagnés et étayés par des études d'impact robustes** ni une analyse approfondie des conséquences de ces objectifs. Le projet présenté n'apporte aucune certitude que l'atteinte des objectifs poursuivis se réaliserait au meilleur coût pour la collectivité. Aucune information précise n'est apportée sur les conséquences sur la sécurité d'approvisionnement, ni sur les impacts sur le raffinage en France et donc sur l'économie des régions dans lesquelles les raffineries sont implantées et sur l'emploi direct et indirect dans ces régions. Le projet mentionne que la baisse des consommations de carburants n'aurait pas de véritable enjeu d'ici 10 ans sur la logistique et la distribution pétrolières et renvoie à un simple suivi de l'évolution du maillage, sans appréciation des conséquences d'ores et déjà prévisibles pour l'économie des réseaux de stations-service et l'emploi de leurs exploitants et personnels..

- **Le projet ne décrit pas les conditions de financement du coût des mesures prévues (investissements et dépenses)** et ne mentionne pas le coût effectif de certaines mesures, et la répartition de ce coût entre la collectivité, les automobilistes, et les ménages (par exemple coût du remplacement de 1 million de chaudières fioul d'ici 2023, coût de la « chaudière à 1 euro », coût de la rénovation thermique de 2,5 millions de logements d'ici 2023, coût d'installation de 100 000 bornes de recharge de véhicules électriques...).

- Ce projet est également **muet sur les augmentations prévisibles de coûts de l'énergie** pour les ménages et les entreprises.

• Nos demandes :

- L'industrie pétrolière note l'**intérêt du dispositif des certificats d'économies d'énergie (CEE)** pour l'amélioration de l'**efficacité énergétique**. Toutefois, les coûts de ce dispositif pour les redevables, qui pèse pour moitié sur les carburants, mais aussi sur les autres énergies, et donc les charges qui en résulteront inmanquablement de façon croissante pour les consommateurs, ne sont pas présentés. L'industrie pétrolière demande un véritable examen de ces impacts pour adapter le système et le niveau des obligations CEE qui a été doublé depuis 2018, malgré les recommandations des fournisseurs d'énergie

- L'industrie pétrolière est **favorable à la prise en compte d'un prix du carbone** dans l'économie, pour un prix universel pour tous les secteurs de l'économie hors système européen des quotas CO2 et à la définition d'un mécanisme d'ajustement carbone aux frontières de l'UE, compatible avec les règles de l'OMC. Elle attire l'attention sur le fait que les objectifs de réduction de consommations des énergies fossiles pourraient se traduire par des baisses significatives de recettes fiscales(TICPE) alors qu'une grande partie de ces recettes sont affectées aux régions et départements pour le financement des politiques publiques qui leur ont été transférées, et nécessitera donc de trouver d'autres ressources fiscales, y compris sur les autres énergies. A cet égard, tout nouveau projet d'augmentation de la taxation des produits pétroliers devrait être examiné avec précaution car le niveau actuel de TICPE représente un coût pour les consommateurs équivalent à une taxe carbone de 300 €/t CO2 pour l'essence et 223 €/t CO2 pour le gazole. A l'inverse, les récentes annonces de certains fournisseurs d'électricité pour la mobilité, montrent que le coût de la recharge serait plus élevé pour le consommateur que les carburants conventionnels alors même que le niveau de la fiscalité sur l'électricité est loin d'atteindre celui existant sur les carburants fossiles.
- L'industrie pétrolière demande que, en application du principe de neutralité technologique, **une évaluation préalable et des analyses de cycle de vie en ce qui concerne les perspectives de la mobilité** soient réalisées : en particulier, une évaluation des impacts de l'objectif d'arrêt de la vente de véhicules particuliers et utilitaires neufs utilisant des énergies fossiles en 2040 sur la filière automobile ainsi qu'une appréciation préalable des surcoûts pour les consommateurs, des conséquences pour l'emploi, du bilan environnemental et sociétal du déploiement du VE dans les proportions prévues dans ce projet sont nécessaires.

3. L'industrie pétrolière est porteuse de solutions pour une économie bas carbone et une réduction continue de l'empreinte carbone de ses produits et activités

- **Les constats** :

- **Les carburants liquides n'ont jamais cessé d'évoluer et continueront dans cette voie**, avec notamment comme objectif d'améliorer encore leur empreinte carbone¹.
- Les carburants liquides bas carbone, c'est-à-dire à faibles émissions CO2, peuvent **contribuer efficacement et économiquement à la réalisation des objectifs de long terme de baisse des émissions de GES** des transports (notamment routier, aérien et maritime). Certains sont déjà disponibles et représentent une voie alternative et complémentaire à l'électrification de la mobilité. Les perspectives de développements technologiques sont également nombreuses pour ces carburants.
- Ils **ne nécessitent pas de rupture technologique ni d'investissements dans la logistique de leur distribution**, qui existe déjà et qui a montré son efficacité pour assurer la sécurité d'approvisionnement. Ils sont en outre compatibles avec la plupart des technologies moteurs existantes.

¹ <https://www.fuelseurope.eu/vision-2050/>

- **Les véhicules thermiques, qui deviendront encore plus économes, resteront encore justifiés sur le long terme** et peuvent conduire à des réductions de CO2 de même ampleur que l'électrification de masse des transports².
- **L'hybridation (véhicules bi-énergie) est par ailleurs une solution à promouvoir** car elle apporte une réponse à court terme aux problématiques des Zones à Faible Emissions et d'autonomie et diminuera encore davantage ses émissions CO2 avec des carburants liquides bas carbone.
- **L'utilisation des biocarburants de première et nouvelle génération** apporte dès maintenant une contribution à la réduction des émissions de GES, sur la base de ressources durables certifiées de première génération et du développement de biocarburants avancés en tenant compte de leur disponibilité, de l'acceptabilité sociale et économique par les consommateurs et de la capacité à les produire aux meilleurs coûts.
- **Nos demandes :**
 - **Valoriser le savoir-faire et les installations de production existantes et encourager toutes les recherches** actives, nationales et internationales, sur les **nouvelles générations de biocarburants** sans compromettre la vitalité et la visibilité de la R et D dans ce domaine. Il est ainsi souhaitable que la recherche en faveur d'une réduction accentuée des consommations unitaires des véhicules et sur la qualité des carburants (indice d'octane) soient stimulée.
 - **Tenir compte du CO2 « vert » des carburants pour l'atteinte des objectifs CO2 (normes gCO2/km) des constructeurs automobiles** car les carburants liquides bas carbone sont une solution efficace et compétitive en termes de bilan coût/efficacité, validée par des analyses de cycle de vie (ACV) à généraliser (notamment l'analyse des coûts à la tonne de CO2 évitée des différentes mesures proposées).
 - **Garantir le principe de neutralité technologique** dans le cadre d'objectifs environnementaux spécifiques, sans occulter les risques de toute stratégie de massification de la mobilité électrique, et laisser émerger les meilleures solutions technologiques sans exclure a priori des technologies qui ont fait leurs preuves.

4. L'industrie pétrolière opère des infrastructures énergétiques et industrielles essentielles pour le pays et dont l'avenir doit être conforté.

- **Le constat :**
 - **La baisse de la consommation programmée et les objectifs de transition énergétique auront un impact sur l'outil industriel** (raffineries, dépôts et réseaux de stations-service) et portuaire qui doit être examiné et accompagné d'une vision à long terme pour l'industrie dans les territoires, pour la sécurité et la qualité de l'approvisionnement en France, et pour les emplois industriels, afin de ne pas être en décalage avec nos voisins européens, actifs dans cet accompagnement.

² <https://www.fuelseurope.eu/wp-content/uploads/Key-findings-Ricardo-Study.pdf>

- **Nos demandes** :

- Pour assurer l'avenir des bassins industriels et des emplois associés, il est d'abord impératif de défendre la compétitivité de l'industrie pétrolière française, en :
 - ✓ **Stabilisant le cadre réglementaire** dans lequel elle évolue et assurant sa sécurité juridique,
 - ✓ **Supprimant ou refusant toute mesure réglementaire qui pénalise la compétitivité** de l'industrie française du raffinage (par rapport à ses concurrents en Europe et hors Europe),
 - ✓ **Evitant de créer des contraintes strictement nationales** (par exemple l'origine du brut et des produits, l'incorporation d'hydrogène « renouvelable ou bas carbone »: l'industrie apportera sa contribution à la définition des prochaines dispositions sur l'hydrogène),
 - ✓ **Considérant avec attention que le système européen de l'ETS avec un prix du CO2 en hausse pénalisera les raffineries européennes et leur compétitivité** (près de 1 milliard d'euros pour les raffineries française sur 2021-2030) et en s'assurant que la révision en cours du benchmark et des dispositions pour la compensation des coûts indirects du CO2 prennent en compte équitablement la réalité technique et économique des sites français.
 - ✓ Veillant a minima au maintien de la **compétitivité** intra européenne avec des **mesures de soutien aux outils industriels** comme nos voisins européens qui affichent des ambitions fortes pour la réduction de GES à 2050 (ex : Pays-Bas).
 - ✓ Encourageant la **mise en œuvre de l'économie circulaire** tant dans le raffinage et la distribution que dans la production de pétrole (recyclage, utilisation des calories des eaux chaudes issues de la production pétrolière, lubrifiants).
- Il est ensuite nécessaire de favoriser les adaptations à long terme de l'industrie, en :
 - ✓ Proposant des **aides à l'adaptation des outils aux enjeux de la transition** (soutiens aux améliorations d'efficacité énergétique, au changement de combustibles pour les réductions d'émissions, aux actions conduisant à la réduction des coûts de l'énergie), pour faciliter les mutations industrielles,
 - ✓ Promouvant la **R et D, au niveau national et européen, sur le CCUS (Carbon Capture, Utilisation and Storage)** et le développement industriel de ces technologies innovantes, via le lancement de projets pilotes de démonstration sur les plateformes industrielles,
 - ✓ Privilégiant l'**utilisation de l'hydrogène co-produit et auto-consommé** dans les procédés de raffinage et soutenant, en complément, toutes les solutions d'« **hydrogène bas carbone** » en se fondant sur la neutralité technologique, qui s'appuie sur les critères de qualification bas carbone des modes de production de l'hydrogène déterminés par une analyse de cycle de vie.