



Qui sommes nous ?

L'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP) est un syndicat professionnel qui rassemble une trentaine d'entreprises exerçant en France une activité dans l'un des trois grands secteurs de l'industrie pétrolière : exploration et production de pétrole et de gaz naturel, raffinage et logistique & distribution.

Des sites de production de carburants liquides : 8 raffineries dont une aux Antilles (4 intégrées à des sites pétrochimiques au cœur de bassins industriels), et plusieurs bioraffineries.

11 000 stations-service réparties sur l'ensemble du territoire.

17 terminaux pétroliers portuaires en métropole.

200 dépôts, 6 000 km de pipelines.

65 concessions assurant une production de pétrole brut émettant 3 fois moins de GES que l'équivalent importé.

web : www.ufip.fr

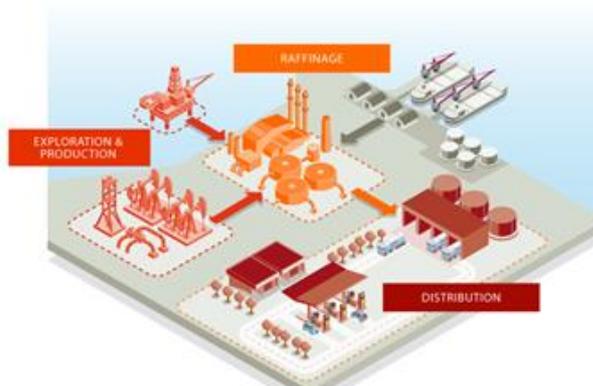
CAHIER D'ACTEUR

L'industrie pétrolière : au service des consommateurs et de la sécurité d'approvisionnement, et engagée dans la transition énergétique.

LES ACTIVITES PETROLIERES REPRESENTENT :

- 45 % de l'énergie finale consommée en France
- 95 % de l'énergie du transport
- 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 pleinement à l'effort global initié par l'Accord de Paris pour concilier croissance économique et développement durable : elle améliore l'efficacité énergétique de ses installations, diminue ses émissions et développe des produits réduisant l'empreinte carbone de ses clients (la consommation de carburants routiers est restée quasi-stable depuis plusieurs années), promeut les comportements économes en énergie, est active dans l'économie circulaire et propose de tendre vers un prix international du carbone s'appuyant sur les prix existants dans les grandes zones économiques.



OBSERVATIONS SUR L'OBJECTIF DE NEUTRALITE CARBONE 2050

L'UFIP apprécie que la vision SNBC 2050 soit ouverte à la discussion. L'UFIP note que la stratégie proposée repose essentiellement sur le développement de l'électricité renouvelable, et des transferts d'usage vers l'électricité, par exemple dans le transport. Si l'électricité présente des avantages pour les véhicules légers, **les produits pétroliers, au service du transport depuis plus de 100 ans grâce à leur très haute densité énergétique et à leurs facilités logistiques, resteront indispensables dans le mix français au long de la transition énergétique à l'horizon 2050** pour les transports routiers sur longue distance, l'aviation, le transport maritime, ainsi que comme matières premières pour la pétrochimie, les huiles et d'autres produits de spécialité.

Relever le défi du changement climatique à l'échelon mondial et européen **imposera donc de recourir à d'autres technologies**, déjà disponibles et bien identifiées : poursuite de l'amélioration de l'efficacité énergétique des procédés et des unités, utilisation de gaz et de matières premières renouvelables telles que biomasse, incorporation de carburants liquides bas carbone tels que biocarburants durables, production et utilisation de gaz et d'hydrogène bas carbone, capture et séquestration du carbone émis par les activités industrielles et de production d'électricité.

Le développement de carburants liquides bas carbone permettra aussi la continuité de l'usage d'infrastructures logistiques et de distribution existantes et fiables. Mais, de même que le développement de la production d'électricité renouvelable bénéficie encore de forts soutiens publics, ces nouvelles technologies indispensables à l'atteinte de la neutralité carbone nécessitent **l'émergence d'un modèle économique et des conditions de rentabilité et de compétitivité**, qui ne seront atteintes qu'avec le soutien temporaire des pouvoirs publics (voir propositions ci-dessous).

LES PRINCIPES D'UNE STRATEGIE BAS CARBONE EFFICACE ET DURABLE :

- 1) identifier des trajectoires réalistes** qui ne sont pas nécessairement linéaires, et permettre l'intégration dans le temps de nouvelles technologies en respectant leur cycle de développement technologique, économique et commercial.
- 2) associer à chaque trajectoire une étude d'impact complète** sur les coûts de l'énergie, les besoins de financement associés, la compétitivité des entreprises, les territoires, les ménages (pouvoir d'achat, potentiel de mobilité), et sur les externalités. Une attention particulière devra être portée :
 - **à l'exposition accrue des acteurs économiques à la compétition internationale**, si la France s'engage à un rythme différent de ses partenaires, réduisant leurs ressources pour assurer leur pérennité et leur adaptation ;
 - **au niveau de la taxe carbone : selon le scénario étudié, elle passerait de 225 €/t en 2030 à une valeur de 600 €/t CO2 en 2050** soit près de 2 €/l de carburant, en sus des 1 €/l de TICPE actuels, et **pose la question de l'acceptabilité sociale et du poids sur l'économie ;**
 - **à l'impact global de la vision SNBC sur l'ensemble des acteurs de la chaîne pétrolière** : conséquences économiques et sociales sur les industries de la chaîne, sur les emplois directs et indirects et les bassins d'emplois associés, et sur les infrastructures logistiques et de distribution qui resteront indispensables durant toute la TE.
- 3) garantir le principe de neutralité technologique** : le respect de ce principe est un préalable indispensable à l'émergence de technologies viables économiquement, pour une stratégie bas carbone réussie, comme le dit le rapport de l'atelier Mobilité plus propre des Assises de la Mobilité. De nombreuses études mettent en garde contre les risques d'une stratégie véhicules électriques mal calibrée et ne peuvent être ignorées. L'UFIP estime que les carburants liquides bas carbone sont une solution efficace et compétitive en termes de bilan coût/efficacité, validé par des ACV à généraliser.

LES PROPOSITIONS UFIP POUR LA PPE

1. ASSURER L'ADEQUATION ENTRE L'IMPACT ECONOMIQUE, SOCIAL ET FISCAL ET LE BENEFICE EFFECTIF DE CHAQUE MESURE

- . **Effectuer des analyses d'impact** économique et social robustes pour chaque mesure proposée et réaliser notamment une évaluation systématique des bilans coûts / bénéfices.
- . **Privilégier une réglementation européenne** sans ajouts nationaux, et harmoniser au niveau européen les règles nationales.
- . **Promouvoir au niveau européen une fiscalité de l'énergie** qui reflète le rôle et les mérites de chaque énergie et en particulier leurs contenus énergétique et carbone.
- . **Limiter les écarts de fiscalité sur les carburants** entre les pays européens pour maintenir la compétitivité des stations-service.
- . **Privilégier une fiscalité environnementale incitative** et évaluer l'impact social de sa hausse.
- . **Veiller à ne pas alourdir globalement la fiscalité** sur les acteurs économiques.

2. FAVORISER L'INNOVATION ET LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL

- . **Considérer équitablement les différentes énergies et technologies** sur la base des impacts environnementaux, économiques et sociaux liés à leurs usages, et ajuster à leur niveau de maturité les mesures de soutien à leur développement.
- . **Renforcer la part du budget pour la recherche et favoriser la R&D des acteurs privés**, notamment en augmentant le montant du CIR : par exemple mesures d'accompagnement des R&D carburants et carburants alternatifs, y compris les biocarburants à partir de déchets et d'algues, ainsi que de la R&D CCUS (carbon capture utilization and storage).
- . **Initier le développement industriel de ces technologies via la création de pilotes de**

démonstration de faisabilité technologique et économique, par appels d'offres ou par toute autre mesure d'accompagnement à définir.

Ces sites pilotes pourraient être accueillis sur des grandes plateformes industrielles françaises sous réserve du maintien de la rentabilité de celles-ci.

. **Favoriser les efforts de digitalisation de l'industrie pétrolière**, opportunité pour améliorer l'efficacité énergétique des usines et l'optimisation de la consommation de nos clients.

3. GARANTIR LA SECURITE D'APPROVISIONNEMENT DANS UN CADRE REGLEMENTAIRE ET FISCAL FAVORABLE A LA COMPETITIVITE DE L'OUTIL INDUSTRIEL

Les débouchés du raffinage se concentrent sur le transport et la pétrochimie, et sur des produits de spécialités (lubrifiants, bitumes...). **Même si la part des carburants pétroliers est appelée à baisser à l'horizon 2040, la continuité d'approvisionnement devra être assurée.**

Le surcoût d'exploitation pour les raffineries françaises (réglementations françaises et européennes, coût de l'énergie) est estimé à 14 €/t brut traité. Il alourdit significativement les OPEX et peut entraîner des délocalisations d'investissements et à terme la fermeture de sites qui pourraient être des acteurs majeurs de la transition énergétique.

Il faut donc supprimer les surréglementations et distorsions avec les autres pays de l'UE :

- . Mise en œuvre des **réglementations séisme, et équipements sous pression.**
- . **Baisse du soufre du FOD** : prévue début 2022 par le PREPA (Plan National de Réduction des Polluants Atmosphériques), cette mesure ne se justifie au plus tôt qu'après 2025, et imposerait un surcroît d'investissement prématuré au raffinage français pour un produit dont la consommation baisse régulièrement depuis plusieurs années.
- . Respecter les **spécifications européennes des carburants** sans sévèrisation.

- . **Stocks** : créer un dispositif de prise en compte des variations de valeur des stocks ; rendre inéligibles dans toute l'UE les produits non utilisables en France en cas de crise (petcoke, soufre...).
- . **Réduire les prélèvements** (taxes foncières, CET, C3S, IS ...) plus importants en France qu'en Allemagne.

4. PROMOUVOIR L'EFFICACITE ENERGETIQUE ET L'ECONOMIE CIRCULAIRE ET REDUIRE LES EMISSIONS DE GES SUR L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE PETROLIERE

- . La TGAP sur les activités dites polluantes détourne des ressources et fragilise les sites industriels sans impact sur les émissions. Les **recettes TGAP et une part de la taxe carbone devraient aider à l'investissement** consacré à la réduction des émissions polluantes et de GES et à l'amélioration de l'efficacité énergétique.
- . **L'éligibilité du raffinage aux aides de l'ADEME** en matière d'efficacité énergétique devrait **être facilitée** (préchauffeurs d'air, cogénération sur gaz...).
- . La France devra **appuyer la demande du raffinage d'être éligible aux aides d'Etat** afin qu'il puisse bénéficier de la compensation du coût du CO2 lié à la consommation d'électricité y compris autoproduite, et veiller à ce que le secteur reste dans la liste des secteurs exposés à la concurrence internationale et aux fuites de carbone.
- . L'utilisation de la **chaleur de l'eau associée à la production de pétrole brut** pour la fourniture d'énergie calorifique devrait **être encouragée**.

5. PRESERVER LE MAILLAGE LOGISTIQUE ET ASSURER UNE MOBILITE PLUS PROPRE

- . **Faciliter le renforcement d'une infrastructure essentielle**, déjà fragilisée par l'augmentation du poids des mesures réglementaires, et qui le sera encore par la baisse de consommation.
- . **Ajuster un éventuel objectif de fin de la vente des véhicules émetteurs de GES, à la démonstration de son efficacité** en terme de baisse des émissions globales et de réduction de l'impact environnemental

calculé en cycle de vie, à l'évaluation de son impact sur la chaîne de production automobile et les emplois associés, et à un calendrier réaliste de développement d'une production industrielle de biocarburants durables ; prendre en compte la contradiction pour les opérateurs entre le maintien d'une obligation de fourniture de certains carburants et, par exemple, une éventuelle interdiction de la distribution du diesel à une date déterminée.

- . **Veiller au respect du principe de neutralité technologique** nécessaire au développement de nouvelles technologies pour tous les types de motorisations et à l'émergence de nouveaux modèles économiques.
- . **Promouvoir le rôle des stations-service** comme facteur de cohésion territoriale, y faciliter la mise en place d'emplois de services et y encourager l'investissement, par des mesures fiscales favorables et en donnant de la visibilité aux obligations de distribution et aux évolutions de la taxation des produits.
- . **Accompagner l'évolution de l'offre énergétique des réseaux de stations-service** tout en préservant leurs moyens pour assurer leur mission de proximité, notamment en évaluant les impacts des réglementations et politiques relatives aux zones urbaines.

