

Le secteur pétrolier belge: les carburants liquides continuent de jouer un rôle crucial dans l'approvisionnement en énergie

Chiffres clés 2018 et perspectives

La Fédération Pétrolière Belge a publié les chiffres clés du secteur pétrolier belge pour 2018. La part de marché des produits pétroliers dans la consommation d'énergie primaire de notre pays est restée stable à 40,3%. Cela montre que les carburants liquides continuent de jouer un rôle crucial dans l'approvisionnement en énergie. La consommation totale de carburants pour le transport est restée pratiquement inchangée l'an dernier, mais montre une évolution entre l'essence et le diesel. La part du diesel¹ est passée de 80% à 78% de la consommation totale des carburants pour le transport alors que la consommation d'essence a augmenté de 10%. Ceci reflète la diminution progressive du nombre de voitures diesel neuves dans notre pays, principalement en faveur des voitures à essence. 35% des produits pétroliers consommés en Belgique étaient destinés au secteur pétrochimique, principalement en tant que matière première. Le cluster pétrochimique du port d'Anvers est le deuxième au monde et reste un pilier essentiel de l'économie belge. Avec 6.411 travailleurs, l'emploi dans le secteur pétrolier belge est resté stable en 2018. Il est important de noter que les recettes des accises sur l'essence et le diesel sont passées de 5,4 milliards d'euros en 2017 à 5,8 milliards d'euros en 2018, ce qui représente une augmentation de 6,5%.

Le secteur pétrolier belge en quelques chiffres (2018):

- Les produits pétroliers représentent 40,3% de la consommation totale d'énergie primaire dans notre pays. C'est inchangé par rapport à 2017;
- Une capacité de raffinage de 40 millions de tonnes et une production nette de raffineries de 33,9 millions de tonnes;
- La Russie reste notre principal pays importateur (39%) de pétrole brut, mais ses importations ont chuté de 10% vs 2017. Les importations en provenance d'Afrique (principalement du Nigéria) sont passées de 8% à 14%;
- La consommation intérieure de produits pétroliers est restée stable à 22,8 millions de tonnes, dont 8,5 millions de carburants destinés au transport et 7,9 millions de tonnes pour la pétrochimie;
- La part du diesel (y compris le diesel professionnel) dans la consommation totale de carburants pour le transport dans notre pays représente 78%. Il s'agit d'une légère diminution (-2%) par rapport à 2017;
- Le secteur pétrolier belge connaît un emploi stable avec 6.411 emplois directs malgré un secteur européen du raffinage soumis à une concurrence internationale intense;
- Le niveau des accises sur le diesel a atteint mi 2018 le même niveau que celui de l'essence. À fin 2018, les accises s'élevaient à 60 cents le litre pour les deux carburants. Au 31 décembre 2018, les taxes (accises et TVA) représentaient 61% du prix maximum de l'essence 95 E10 et 59% du prix du diesel.
- En 2018, les recettes des accises sur les carburants ont rapportées 5,75 milliards d'euros à l'État belge, soit une augmentation (essentiellement le résultat de l'augmentation du taux d'accises sur le diesel) de 6,5% vs 2017 et de 35% en 5 ans.

¹ Le diesel pour le transport routier inclus

Evolution diesel-essence

La baisse des nouvelles inscriptions de voitures diesel profite principalement aux véhicules essence. Alors que le gouvernement encourageait, il y a quelques années, le diesel par une politique fiscale plus favorable, c'est tout le contraire aujourd'hui. Le recul du nombre de nouvelles voitures diesel peut être expliqué par:

- L'augmentation des accises sur le diesel jusqu'au niveau de l'essence, décision prise dans le cadre du tax shift du gouvernement fédéral en 2015;
- la perception négative (injustifiée) du diesel et son impact sur la qualité de l'air qui ne correspond pas à la réalité technologique d'aujourd'hui;
- Les conducteurs craignent (à tort) de ne plus être autorisés à conduire dans certaines zones, même avec un véhicule diesel moderne conforme aux normes d'émissions.

Il est paradoxal que, si l'on veut réduire les émissions de CO₂ pour atteindre les objectifs climatiques, l'augmentation du nombre de voitures à essence au détriment du diesel augmente les émissions de CO₂ du transport, puisque que les voitures à moteur diesel émettent moins de CO₂ que les voitures essences!

Les tests récents montrent que les nouvelles voitures diesel répondent largement aux normes d'émissions. La réalité technologique démontre que ces voitures diesel sont acceptables sur nos routes, dans et en dehors les villes. Interdire tous les véhicules diesel, comme le souhaite la Région de Bruxelles-Capitale d'ici 2030, est inutile et injustifié. La FPB soutient les Zones à basses émissions (LEZ) comme mesure efficace afin d'interdire les voitures polluantes mais à condition de fixer les conditions d'admission dans les zones en fonction d'objectifs environnementaux et non par l'exclusion, a priori, des certaines technologies. La FPB appelle les décideurs politiques à reconnaître cette réalité technologique.

Plan National Energie et Climat (PNEC)

La Fédération Pétrolière Belge formule quelques recommandations dans le cadre du projet du Plan National Energie et climat:

- Transport: Les carburants liquides à faible émission de carbone actuels et futurs peuvent être sans aucun problème intégrés aux infrastructures existantes (stations-service) et ceci sans coûts supplémentaires pour la société. Ils vont directement dans le moteur sans aucune modification en réduisant ainsi immédiatement les émissions de CO₂. En conséquence, ils doivent être repris dans le mix énergétique car ils contribuent efficacement et rapidement à la décarbonisation du transport. Les scénarios futurs montrent que les carburants liquides à faible émission de carbone pourraient réduire les émissions de gaz à effet de serre des voitures particulières de 87% d'ici 2050 par rapport à 2015. Lors de la fixation des normes CO₂, il est aussi important d'examiner l'analyse du cycle de vie complet de toutes les technologies (y compris les voitures électriques qui ne sont pas 'zéro emission').
- Chauffage: le consommateur recherche aujourd'hui des solutions de chauffage financièrement abordables, respectueuses de l'environnement et avec un excellent rendement. Les systèmes de chauffage hybrides combinant le mazout et les énergies renouvelables répondent parfaitement à ces conditions. La réserve de mazout exclut totalement le risque d'approvisionnement, aux moments les plus défavorables (hiver, heures de pointe), liés aux énergies renouvelables et le confort thermique est toujours assuré.
- Biocarburants: l'intégration de la Directive européenne sur les énergies renouvelables (REDII) dans le projet du Plan National Energie et Climat belge suscite une série d'interrogations. Le projet du PNEC sur les biocarburants est un cas incontestable de goldplating car il requiert 14% de biocarburants, alors que la directive précise que dans ce volume "toutes" les énergies basées sur des sources renouvelables sont éligibles (pas seulement les biocarburants mais également e.a. les carburants synthétiques). En outre, la proposition belge prévoit une

obligation de 7% pour les biocarburants avancés, ce qui est quatre fois plus que ce qui est prévu dans la RED II. Afin de maintenir des conditions de concurrence équitables (level playing field), le secteur pétrolier belge demande que l'objectif de 14% d'énergies renouvelables englobe tous les types d'énergies renouvelables (pas uniquement les biocarburants), comme le souligne distinctivement le RED II.

Les carburants liquides 'low carbon': l'avenir commence aujourd'hui

Les produits pétroliers resteront encore longtemps indispensables en tant que source d'énergie indispensable. Mais les carburants de demain seront différents de ceux d'aujourd'hui. Avec le développement de carburants 'low carbon', des carburants synthétiques, des Power-To-Fuels (e-fuels) et des biocarburants avancés, notre secteur contribuera à apporter des solutions concrètes vers une société bas carbone. Pour réaliser la transition énergétique, différentes sources d'énergies complémentaires sont nécessaires qui, grâce à leurs caractéristiques uniques, répondent à des besoins énergétiques spécifiques. Une seule solution miracle n'existe pas. Il est crucial de respecter le principe de neutralité technologique pour donner à la transition énergétique toutes ses chances au moindre coût pour la société et le citoyen. Les carburants et, plus particulièrement, les carburants liquides existants et futurs à faibles émissions de carbone peuvent y jouer un rôle prépondérant.

La compétitivité internationale de nos raffineries

L'industrie pétrolière belge est, avec ses raffineries situées dans le port d'Anvers (le deuxième plus grand cluster pétrochimique au monde), un atout précieux pour l'économie belge. Les raffineries opèrent dans un large contexte international et sont donc exposées à forte concurrence internationale. Une politique cohérente et stable est nécessaire pour préserver, voire renforcer, la position concurrentielle des raffineries.

Lien vers les chiffres clés 2018 sur le site de la FPB: <https://bit.ly/2ICLJH2>

Contact presse

Jean-Benoît Schrans

Mail : jb.schrans@petrolfed.be

Tél. : 0497/511.575

Twitter @petrolfed