

Le secteur des énergies liquides : passerelle indispensable entre énergies fossiles et bas carbone pour accompagner la France dans sa décarbonation

Olivier Gantois*

Les industriels français des énergies liquides¹ seraient-ils guettés par la dissonance cognitive, ce phénomène qui désigne la tension ressentie par une personne lorsque ses idées, ses croyances ou ses valeurs entrent en contradiction les unes avec les autres? Qu'ils s'efforcent de décarboner leurs activités et leurs offres, ce qu'ils font avec un engagement croissant, et ils sont sommés d'expliquer pourquoi ils renient leur passé de pétroliers. Qu'ils évoquent la forte demande dont l'énergie fossile fait encore l'objet en France et partout dans le monde, et on les soupçonne de poursuivre leurs intérêts propres quitte à tourner le dos à la transition énergétique...

Pour dissiper la confusion, le mieux est sans doute d'arrimer la réflexion à des chiffres solidement établis. Aujourd'hui, en France, afin de satisfaire l'ensemble des besoins tous modes de transports confondus, les industries pétrolières et multi-énergies distribuent pour 89 % des carburants d'origine fossile et pour 8 % des liquides décarbonés. Premier constat : les énergies fossiles restent actuellement ultra-majoritaires pour répondre à la demande liée aux différents usages de la mobilité dans notre pays. Et il y a des explications à cela puisqu'elles sont à la fois faciles à stocker, à transporter et à utiliser du fait de leur densité énergétique élevée.

Bien sûr, l'atteinte de la neutralité carbone impliquera de renoncer progressivement à ces commodités. À l'horizon 2050, l'objectif national

est que plus une seule goutte de carburant liquide utilisé pour les déplacements routiers, aériens ou maritimes n'ait d'incidence négative sur le climat. Mais dans l'intervalle, c'est sur notre industrie que reposera, pour une grande majorité, la responsabilité de fournir en énergie liquide les citoyens, les entreprises et les administrations qui font vivre le pays.

D'un monde énergétique à l'autre, nos solutions vont servir de passerelles

Les pouvoirs publics français ont clairement exprimé leurs attentes vis-à-vis de nos industriels pour garantir l'approvisionnement des consommateurs en carburant et en combustible durant la période de transition. J'y vois une marque de confiance. C'est la reconnaissance de la robustesse, de la résilience et de la flexibilité de la chaîne logistique des énergies liquides, dont on sait qu'elle a pu, dans un passé récent, continuer à remplir sa mission de sécurisation de l'approvisionnement énergétique de la France dans des situations délicates d'embargos ou de blocages d'installations.

Son deuxième avantage est d'être compatible, dès aujourd'hui et sans nécessiter d'investissements majeurs, avec la production et la distribution d'une part croissante de carburants liquides bas carbone. Ces derniers ont le vent en poupe². D'origine végétale, sylvicole, animale, ou bien encore issus de déchets, ils possèdent des caractéristiques permettant d'alimenter les flottes de

* Ufp Énergies et Mobilités.

véhicules en circulation. À ce titre, ils se classent parmi les solutions transitoires à même de faire baisser la consommation d'énergies fossiles, avec à la clé une baisse des émissions de gaz à effet de serre. Dernière précision, mais non des moindres, ils peuvent être utilisés purs ou en mélange avec des produits fossiles. Ce qui est tout sauf négligeable dans l'hypothèse où la transformation du secteur des transports, et particulièrement du parc de véhicules, ne se ferait pas au rythme escompté. Imaginons que beaucoup de voitures à moteur thermique soient toujours en circulation en 2050, voire au-delà. Elles rouleront avec des carburants liquides en partie bas carbone et en partie issus de pétrole, surtout s'il devient possible de neutraliser les émissions de gaz à effet de serre correspondantes grâce à des solutions de type captage-réutilisation de CO₂ ou puits naturels de carbone.

Quelle que soit la trajectoire de décarbonation de la demande en énergies — en ligne avec l'ambition des pouvoirs publics ou bien décalée dans le temps —, l'ensemble de la chaîne logistique des énergies liquides sera donc essentiel pour ajuster en continu l'offre à la demande. Il constituera une passerelle indispensable vers le monde énergétique de demain.

Pourquoi il importe de faire baisser la demande d'énergies fossiles... et l'offre s'ajustera

L'exercice de projection auquel je viens de me livrer appelle une prise de position claire sur un point qui agite régulièrement la communauté des commentateurs du secteur de l'énergie. Je veux parler de la demande d'une réduction unilatérale de l'offre de produits pétroliers, sans attendre que la demande ait reculé. Voilà qui, selon moi, ne correspondrait à aucune logique du point de vue de l'intérêt général. D'abord, une telle décision compromettrait notre capacité de satisfaire la demande, conduisant inmanquablement à une augmentation des prix. À l'échelle mondiale, il a été calculé que, si les 104 millions de barils consommés chaque jour se voyaient amputés de seulement quelques millions de barils, cela pourrait suffire à propulser le marché au-delà de ses

plafonds historiques. Comment pourrions-nous alors faire vivre le principe élémentaire selon lequel l'énergie doit rester un bien abordable?

Il existe une autre objection à la diminution prématurée de l'offre qui ne soit pas adaptée à celle de la demande. La fermeture ou la mise hors service de nos infrastructures de production, de transport et de stockage qui s'ensuivrait ferait peser un risque important sur la disponibilité des carburants sur la totalité du territoire national. Avec, en corollaire, dans le cas d'un arrêt prématuré de raffineries françaises, la menace d'une dépendance renforcée aux importations de produits finis pétroliers.

S'il est primordial de pérenniser nos sites français de production de carburants liquides fossiles ou décarbonés, c'est aussi parce cette pérennisation nous permet de prendre les décisions d'investissement nécessaires à la décarbonation de nos plateformes industrielles — par l'électrification des procédés, la récupération de la chaleur fatale, le recours accru aux énergies renouvelables et bas carbone ou encore le captage et la réutilisation de CO₂ issu d'émissions résiduelles incompressibles.

Une des particularités du marché sur lequel opèrent nos industriels est l'absence de mécanisme ou d'instance de régulation. Nous avons donc affaire à des acteurs privés pour qui la rentabilité économique est un facteur déterminant pour agir. Lorsque la demande des consommateurs en énergies fossiles commencera à se tarir, ils ajusteront spontanément leur offre — notamment en renonçant à lancer de nouveaux projets d'exploration-production. Le déclin naturel de la production des champs pétroliers, de l'ordre de 4 à 5 % chaque année dans le monde, fera le reste, ouvrant la voie en grand pour les énergies renouvelables et bas carbone.

Le secteur des énergies liquides : passerelle indispensable entre énergies fossiles et bas carbone pour accompagner la France dans sa décarbonation

Réduire la consommation d'énergies fossiles au rythme annoncé demande un effort colossal

La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et la Programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) constituent le socle de la transition climatique et énergétique de la France. La troisième édition de ces documents de planification, dont le contenu est encore provisoire, fixe un objectif en termes de réduction de la part de l'énergie finale fossile consommée dans le mix énergétique national : de 60 % en 2022 à 42 % en 2030. Soutenir un tel rythme nécessite de faire chuter la consommation de 6 % chaque année là où, actuellement, la baisse est de l'ordre de 1 %. L'effort à accomplir est colossal, surtout dans le domaine des mobilités qui représente à lui seul 70 % des produits pétroliers consommés.

De quels leviers dispose-t-on pour faire baisser drastiquement la demande de carburants fossiles? Favoriser l'essor des motorisations électriques est une des réponses. Les pouvoirs publics entendent porter à hauteur de 66 % la part des voitures électriques dans le total des ventes en 2030 et à 15 % leur intégration dans le parc roulant à la même échéance. Parallèlement, le règlement européen du 19 avril 2023 interdit la vente de véhicules à moteur thermique neufs à partir de 2035. Nos industriels sont partie prenante de ce changement à travers le déploiement, initié depuis plusieurs années, de bornes de recharge pour véhicules électriques. Il faut cependant souligner que les constructeurs automobiles, appuyés sur leurs réseaux de distribution, sont les mieux placés pour orienter le choix des acheteurs de véhicules. Seconde remarque : si les consommateurs se sentent de plus en plus concernés par les enjeux environnementaux, ils demeurent avant tout sensibles au signal prix, d'où l'importance de maintenir ou de renforcer les bonus qui réduisent les surcoûts d'acquisition des véhicules électriques.

Neutralité sectorielle et technologique : deux conditions pour décarboner à grande échelle

Dans un certain nombre de cas — transport aérien et maritime, poids lourds, engins agricoles et de chantier... —, passer à la mobilité électrique relève d'une équation technico-économique complexe, voire, pour le moment, insoluble. Les carburants liquides bas carbone, dont les bénéfices ont été décrits plus haut, auront là encore un rôle décisif à jouer.

Acteurs de la transition, nous le sommes également via les différents canaux de décarbonation des installations industrielles — à la fois les nôtres et celles des autres secteurs d'activité — que nous utilisons. Je pense en particulier à la production d'hydrogène renouvelable et bas carbone à des fins de substitution du gaz naturel utilisé comme matière première, ou encore à la production d'hydrogène par vaporeformage de gaz naturel fossile associée au captage et stockage ou à la réutilisation de dioxyde de carbone (CCUS).

Toutes ces solutions vont contribuer à la transformation et à la compétitivité de l'industrie française. Mais elles supposent des investissements conséquents dont le déclenchement dépend d'un certain nombre de prérequis. En plus d'être exposés à la compétition internationale, les acteurs des énergies liquides doivent, en effet, faire face à un contexte normatif, réglementaire et fiscal exigeant. En conséquence, nous avons besoin, au même titre que les autres secteurs industriels, d'un soutien en matière de fiscalité énergétique et d'éligibilité aux programmes de décarbonation lancés à l'échelle européenne. À cette neutralité sectorielle s'ajoute un impératif de neutralité technologique. Autrement dit, c'est aux industriels que doit revenir le choix des solutions techniques afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ au meilleur coût. Au risque de me répéter, je conclurai cette tribune en rappelant ce qui peut être vu comme la signature de l'approche d'Ufip Énergies et Mobilités dans la manière d'engager les projets : si les conditions de rentabilité sont établies, les investissements suivront!

NOTES

1. Chaîne de production et de distribution couvrant en France : raffineries et bioraffineries, logistique, stockage, distribution, production de ressources du sous-sol.
2. D'après une étude réalisée en 2022 par IHS Markit, les besoins en carburants liquides bas carbone vont doubler d'ici à 2035 en France.

BIOGRAPHIE

OLIVIER GANTOIS a rejoint le groupe Shell en 1986 à sa sortie de l'École polytechnique. Il y a été notamment trader de produits pétroliers, économiste de la raffinerie de Petit-Couronne, responsable des achats puis de la distribution de Butagaz, puis responsable de l'approvisionnement des raffineries européennes du groupe Shell. Détaché à Ufip Énergies et Mobilités (Ufip EM) en 2005 en tant que directeur Logistique et Distribution, il en devient le délégué général en 2010. En 2012, il retourne chez Shell en tant que directeur des Relations institutionnelles pour les activités de Shell en France métropolitaine et outre-mer, puis directeur des Relations stratégiques avec TotalEnergies et bp au niveau mondial. Il est nommé président exécutif d'Ufip Énergies et Mobilités à compter du 1^{er} février 2020.