

LE SECTEUR PETROLIER
EN BELGIQUE, PARTENAIRE
ESSENTIEL DANS LA
TRANSITION ENERGETIQUE

“ PAS DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE SANS CARBURANTS „

**Le secteur pétrolier
paré pour l'avenir**

> **Mémoire politique**

Elections fédérales et régionales
du 26 mai 2019



**FEDERATION
PETROLIERE
BELGE**



L'importance d'un mix énergétique durable dans le respect de la neutralité technologique

Notre secteur fait face à des défis majeurs dans le contexte du cadre d'action européen en matière de climat et énergie à l'horizon 2030 et de la transition vers une société faible en carbone d'ici 2050. Le secteur pétrolier est engagé sur la voie de la transition énergétique et contribuera avec des produits innovants à l'approvisionnement énergétique. Il est conscient de sa responsabilité sociétale et s'efforce de continuer à réduire ses émissions de CO₂ en fournissant à l'économie et aux citoyens des carburants à faible teneur en carbone et d'autres produits essentiels.

L'Agence internationale de l'énergie prévoit que les carburants pétroliers en Europe représenteront encore 70% de l'énergie pour le transport d'ici 2035. Dans les années à venir, le transport restera donc largement dépendant des carburants. Mais les carburants de demain seront clairement différents de ceux d'aujourd'hui.

Les raffineries jouent un rôle fondamental pour l'industrie pétrochimique. Elles sont et resteront une pierre angulaire essentielle de notre économie. Une politique stable et cohérente doit créer les conditions nécessaires pour assurer la compétitivité industrielle du secteur de la raffinerie, garantir l'approvisionnement énergétique et l'accessibilité à l'énergie et, en même temps, contribuer à la réalisation des objectifs européens en matière de lutte contre le changement climatique.

Neutralité technologique pour un mix énergétique optimal

Pour mener à bien la transition énergétique, une complémentarité de différentes sources d'énergie qui, grâce à leurs caractéristiques uniques, répondent aux besoins énergétiques spécifiques d'aujourd'hui et de demain, est nécessaire. Les formules miracles n'existent pas. Le principe de neutralité technologique est une condition sine qua non si l'on veut donner à la transition énergétique toutes les chances de réussir au moindre coût pour la société et le consommateur. Dans une économie de libre marché, toute technologie susceptible de contribuer efficacement à la réduction des émissions doit être mise à pied d'égalité.

Toute décision politique ayant une incidence sur le bouquet énergétique doit être fondée sur une analyse d'impact portant sur la sécurité d'approvisionnement, l'efficacité énergétique et les émissions totales de CO₂ (via une analyse du cycle de vie), ainsi que sur la transparence des coûts réels pour la société, les entreprises et les citoyens.

Les carburants innovants essentiels dans la transition énergétique

Les défis constituent aussi des opportunités pour innover. L'innovation est l'une des clés pour faire face aux défis énergétiques et climatiques. Les "carburants liquides à faible teneur en carbone" font partie de ces innovations. Les rendre accessibles nécessite un cadre politique cohérent et intégré ainsi qu'un environnement législatif stimulant dans lequel les investisseurs ont confiance. Notre secteur développera les carburants liquides du futur qui resteront essentiels dans le cadre de la transition énergétique.

'Level playing field' pour donner une chance à toutes les solutions

Les énergies alternatives telles que les sources renouvelables sont encore trop souvent subventionnées alors même que leur technologie a atteint la maturité du marché. Toutes les technologies prometteuses, y compris les carburants bas carbone, doivent pouvoir opérer sur un "terrain d'égalité" (level playing field). Une politique efficace permet à la libre concurrence de déterminer les solutions et les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs au moindre coût pour la société. Ceci grâce à une mise en œuvre efficace, efficiente et équilibrée des règles européennes "non dorées" (goldplating). Les futurs accords de gouvernement doivent en tenir compte, ainsi que du principe de neutralité technologique.

LE SECTEUR PÉTROLIER EN BELGIQUE

La Fédération Pétrolière Belge représente toutes les raffineries ainsi que des sociétés de distribution et de stockage de produits pétroliers en Belgique. Elle couvre 100 % de la capacité de raffinage et près de 80% de la vente de carburants et combustibles en Belgique.

Chiffres clés 2017



39%

Part de marché du pétrole dans la consommation énergétique primaire

Production nette de produits finis



35,2
Mio de tonnes



plus de
3 Mia €
en 5 ans

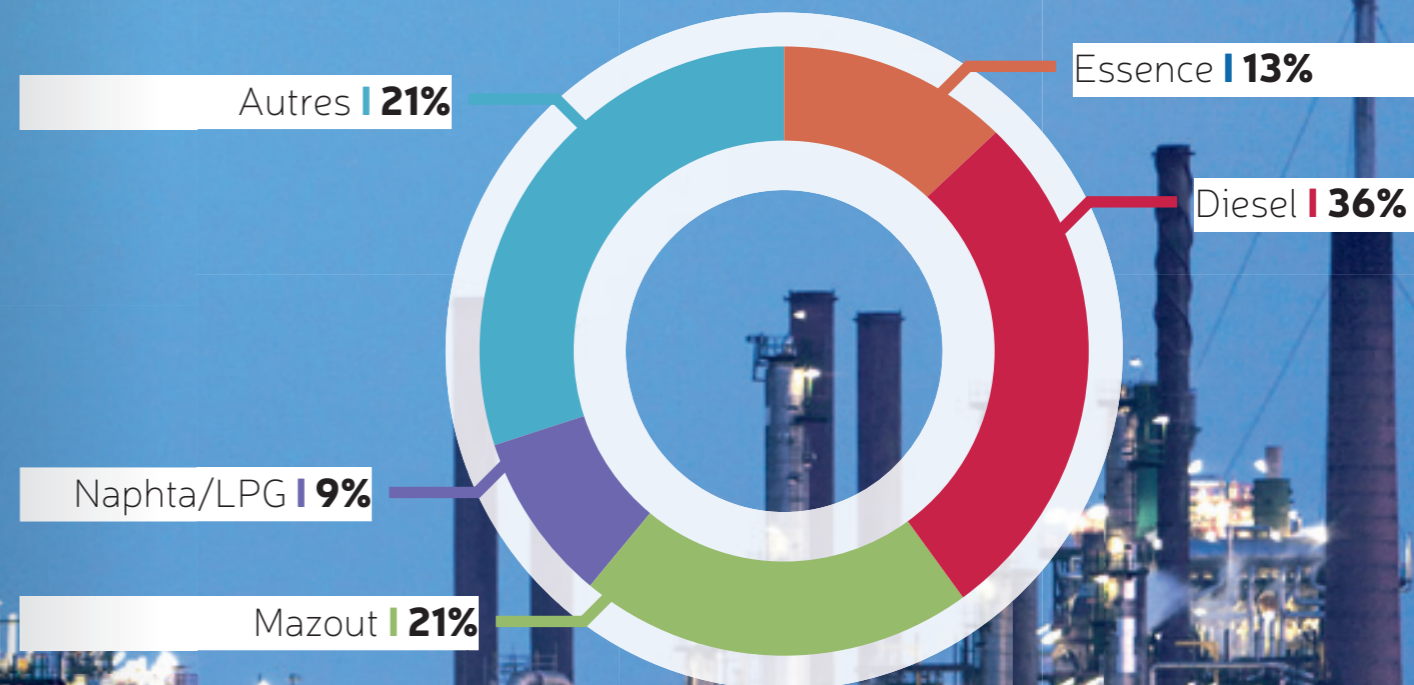
Investissements industriels des raffineries

Recettes d'accises sur les carburants et combustibles



5,4
Mia €

Production nette des produits finis



Consommation intérieure par secteur

- > Carburants transport 46%
- > Matières premières pétrochimie 45,5%
- > Carburants aviation 8,5%

Part de la consommation totale de carburants

- > Diesel 80%
- > Essence 20%

Consommation produits pétroliers principaux

	2013	2017
> Diesel	55%	57%
> Essence 95.....	8%	10%
> Essence 98.....	2%.....	3%
> Gasoil de chauffage ...	35%	30%

NOS REVENDICATIONS



01 Transport

P. 8

Toutes les technologies qui apportent une solution significative aux défis liés à la qualité de l'air et aux émissions de CO₂ doivent avoir leur place dans le mix énergétique. Une politique de neutralité technologique permet la libre concurrence entre toutes les technologies avec des règles de jeu équitables (level playing field).

02

P. 12

Les problèmes d'environnement et de mobilité dans le secteur des transports nécessitent un changement de comportement réel: un paquet fiscal cohérent, sans coûts supplémentaires pour les citoyens et les entreprises (neutralité budgétaire) et la mise en place d'alternatives.

03 Bâtiments

P. 14

La sécurité énergétique à un prix acceptable est une priorité. Les chaudières à haut rendement et les installations hybrides constituent une réponse adéquate en vue d'une société bas carbone. Une réduction de la consommation d'énergie et des émissions passe aussi par la rénovation énergétique de l'enveloppe des bâtiments.

04 Contrat-Programme et prix maximum des carburants

P. 18

A défaut d'une adaptation de la législation actuelle en matière de liberté des prix des produits pétroliers, la FPB demande l'application intégrale du principe de base du CP, à savoir que tous les coûts doivent être reflétés dans la structure des prix maximums des produits pétrolier.

05 Les raffineries dans l'ETS

P. 20

Le secteur ETS¹, dont font partie les raffineries, n'est pas favorable à des chemins de réduction linéaires absolus qui dépassent les objectifs ETS.

06

P. 22

Protéger la position concurrentielle de l'industrie pétrolière belge, dans un contexte international, est primordial. Elle est également le pilier de l'ensemble du secteur pétrochimique belge et en Europe.

07 Le Plan National Energie et Climat (PNEC)

P. 24

Notre secteur développe des carburants liquides innovants (bas carbone) qui contribueront à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques du secteur non ETS. Ces innovations seront essentielles dans le cadre de la transition énergétique. Elles doivent donc bénéficier de l'espace nécessaire et être incluses dans le Plan National Energie et Climat (PNEC) belge comme prescrit par l'UE.

08

P. 26

Les entreprises doivent pouvoir agir dans des conditions équitables (level playing field) grâce à une mise en œuvre efficace, efficiente et équilibrée des règles européennes sans goldplating. Il est essentiel que les accords de coalition reprennent clairement cela, ainsi que le principe de neutralité technologique.

09 Concertation sociale

P. 28

Nous avons besoin d'une politique salariale moderne qui peut apporter des réponses aux besoins et aux souhaits changeants.

¹ ETS: Emission Trading Scheme for Energy Intensive Industries



01

TRANSPORT

Toutes les technologies qui apportent une solution significative aux défis liés à la qualité de l'air et aux émissions de CO₂ doivent avoir leur place dans le mix énergétique.

Une politique de neutralité technologique permet la libre concurrence entre toutes les technologies avec des règles de jeu équitables (level playing field).

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La FPB demande que le principe de neutralité technologique soit respecté et repris dans les accords de gouvernement. Toute technologie qui contribue à une augmentation de l'efficacité énergétique et à une diminution des émissions doit être prise en compte.

Une politique énergétique efficace permet aux mécanismes du marché et à la libre concurrence de déterminer les solutions et les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs au moindre coût pour la société. Par exemple, la nouvelle génération de voitures diesel (norme Euro6d dès 2020) a sa place sur les routes.

La neutralité technologique, la meilleure efficacité à moindre coût

Il n'existe pas de technologie unique offrant une réponse globale à tous les types de besoins du secteur des transports. La transition énergétique ne peut être freinée par des exclusions technologiques.

La Commission européenne a souligné à plusieurs reprises l'importance d'une politique de neutralité technologique.

Celle-ci est basée sur des analyses du cycle de vie (LCA) complet qui doivent être la force motrice scientifique du développement de solutions innovantes, durables et rentables.

Les moteurs thermiques, électriques et hybrides ont leur raison d'être en tant que solutions pour des besoins de transports spécifiques: dans et en dehors des environnements urbains, pour des distances courtes et longues, pour des transports privés et professionnels, pour le transport d'une seule ou de plusieurs personnes, etc.

Une diversité d'énergies complémentaires et de sources énergétiques permet la flexibilité et la résilience et offre la possibilité de choisir la solution optimale pour chaque secteur et chaque utilisation.

Des carburants à faible teneur en carbone pour une société bas carbone

Notre secteur investit dans de nouvelles technologies afin de mettre sur le marché des carburants qui contribueront à la transition vers une économie bas carbone.

Ces "carburants liquides à faible teneur en carbone" peuvent réduire immédiatement les émissions du transport. Ils sont parmi les meilleures solutions les plus efficaces grâce à la présence d'une infrastructure complète et fiable (stations-service) déjà existante. Ils peuvent ainsi atteindre le consommateur sans efforts ni investissements supplémentaires, ce qui est un avantage par rapport à d'autres sources d'énergie qui nécessitent de nouvelles infrastructures (e.a. stations de recharge électrique) onéreuses.



En 2050, les carburants bas carbone pourraient réduire les émissions de GES des voitures de 87% par rapport à 2015².

En outre, l'allégation "zéro émission" des voitures électriques ne tient pas compte du LCA complet (production de la batterie, recyclage en fin de vie de la batterie, etc.) qui ne sont pas 'zero-emission' mais bien 'low emission'.

Les deux sources d'énergie, hydrocarbures et électriques, sont complémentaires et peuvent se renforcer dans des applications hybrides. Dans une phase de transition énergétique, les véhicules hybrides constituent une option intéressante pour les consommateurs du point de vue financier et environnemental.

² Fuels Europe, communiqué de presse 24 septembre 2018

Carburants innovants bas carbone: l'avenir commence aujourd'hui

Plusieurs technologies existent pour produire des carburants liquides bas carbone : biocarburants durables, hydrogène bas carbone et "e-fuels". Ils présentent la même densité énergétique élevée et peuvent être facilement intégrés aux infrastructures et applications existantes.

Le diesel XTL est un diesel synthétique et peut être produit à partir de plusieurs matières premières, chacune via une technologie de production spécifique : le gaz naturel (GTL, Gas To Liquid), la biomasse (BTL ou Bio To Liquid) ou via l'hydrogénation d'huiles végétales (HVO ou "Hydrogenated Vegetable Oil").

Une nouvelle génération de biocarburants : par exemple, l'huile issue d'algues sera transformée dans les raffineries conventionnelles en carburants bas carbone.

Les e-fuels sont des carburants pratiquement neutres pour le climat, produits à partir d'électricité renouvelable et de CO₂ (ainsi que de matières résiduelles).

Qualité de l'air: regardons les faits et vers demain

La conformité aux critères de qualité de l'air ne dépend pas seulement de la circulation routière mais aussi de toute une série de facteurs. Dénoncer la voiture comme unique responsable est devenu une idéologie sans fondement alors que c'est dans ce domaine que les plus grandes améliorations (par rapport à d'autres sources d'émissions) ont été réalisées, avec un impact positif sur la qualité de l'air. La nouvelle génération de véhicules diesel contribue de manière significative à l'amélioration de la qualité de l'air.

La nouvelle génération de véhicules diesel contribue de manière significative à l'amélioration de la qualité de l'air.

En Europe, les véhicules nouvellement immatriculés doivent désormais être testés en laboratoire conformément au cycle de test WLTP³ (banc d'essai), complété par le test RDE⁴ sur la route.

L'introduction de nouvelles procédures d'essai plus sévères permet aux automobilistes de s'assurer que la voiture diesel qu'ils achètent aujourd'hui respecte les nouveaux critères d'émissions plus strictes établis par l'UE.

Les technologies de réduction des émissions (liées au pot d'échappement) ont déjà permis de réduire considérablement les émissions des particules fines. Aujourd'hui, il existe également des technologies qui réduisent considérablement les émissions d'oxyde d'azote (NOx). À partir de 2020, tous les nouveaux véhicules diesel devront répondre à la norme Euro 6d.

De cette façon, l'impact des émissions de particules fines et de NOx des nouvelles voitures diesel sur la qualité de l'air en 2030 ne se distinguera guère de celui d'une flotte de véhicules électriques. L'interdiction de 'tous' les véhicules diesel pour 2030 en Région bruxelloise est donc superflue et injustifiée.



³WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure
⁴RDE = Real Driving Emissions, conditions réelles sur route

La nouvelle génération des voitures diesel

Le secteur pétrolier surveille de près l'amélioration des réductions d'émissions des véhicules.

En 2017, le centre d'étude Concawe⁵ a publié les résultats de deux études sur les émissions réelles des nouvelles voitures diesel Euro 6 attendues et leur impact sur la qualité de l'air.

Ces études démontrent que les émissions de NOx des voitures diesel dans des conditions de conduite réelles sont significativement réduites par l'introduction progressive de la norme Euro 6.



Des études montrent que le remplacement des voitures diesel les plus anciennes par la nouvelle génération de véhicules diesel (norme Euro 6d) produira une amélioration répondant aux normes de qualité de l'air urbain, comparable à leur remplacement par des véhicules électriques.

La FPB demande que les véhicules diesel qui ne respectent pas les normes d'émission soient progressivement remplacés par des voitures modernes propres, y inclus par exemple la nouvelle génération de voitures diesel (norme Euro 6d).

Les zones de basses émissions (LEZ) sont déjà une réponse adéquate en vue de l'interdiction des véhicules diesel les plus anciens. Les différentes zones LEZ dans notre pays doivent toutes avoir les mêmes conditions d'accès afin de garantir l'uniformité.

La FPB plaide pour un contrôle plus strict et plus efficace des véhicules plus anciens et pour une politique environnementale intégrée dans les villes qui tiennent compte de toutes les sources d'émissions (et pas seulement celles liées au transport).

La FPB réclame également des mesures efficaces afin d'améliorer la fluidité du trafic et d'éviter la congestion sur les routes.

Là où subsisteraient des problèmes locaux, des solutions pragmatiques locales doivent être prises.

⁵Environmental Science for the European Refining Industry

02

Les problèmes d'environnement et de mobilité dans le secteur des transports nécessitent un changement de comportement réel: un paquet fiscal cohérent, sans coûts supplémentaires pour les citoyens et les entreprises (neutralité budgétaire) et la mise en place d'alternatives.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La FPB demande que l'introduction éventuelle de taxes supplémentaires (taxe kilométrique, taxe carbone, taxe LEZ, etc.) à côté des taxes existantes (accises sur l'essence et le diesel) soit traitée dans un ensemble intégré cohérent. A l'avenir, l'utilisation des routes ne peut plus être taxée uniquement au moyen d'accises sur le diesel et l'essence. L'utilisation de la route sera donc taxée différemment et d'autres types d'usagers de la route devront contribuer. Ce paquet doit être neutre sur le plan budgétaire, sans charge fiscale supplémentaire pour les citoyens et les entreprises. Une distinction claire entre le traitement des problèmes locaux, avec par exemple une taxe kilométrique, et le traitement de problèmes plus généraux, avec une taxe sur le carbone, est nécessaire. Une taxation supplémentaire devrait remplacer d'autres mesures politiques (et non en complément).

Les entreprises et les citoyens ont besoin d'une mobilité fonctionnelle. Le problème de la congestion croissante et de la réduction de la mobilité ne dépend pas du type de carburant utilisé. Le remplacement des voitures

thermiques dans la rue de la Loi ou sur le ring d'Anvers par des voitures électriques ou utilisant d'autres énergies alternatives (comme l'hydrogène, le LPG ou le CNG) ne résoudra pas les problèmes d'embouteillage. Les solu-

tions doivent découler d'un changement de comportement et de proposition d'alternatives. Un système fiscal adapté peut y contribuer.



10% de la flotte de véhicules qui ne roulerait plus au diesel ou à l'essence, représente pour l'Etat fédéral une perte de revenus (droits d'accises et TVA) de quelque 600 millions d'euros par an!

Recettes fiscales en danger

Il est illusoire de penser qu'avec une électrification croissante du secteur des transports, les autorités fédérales ne compenseront pas la perte de leurs revenus annuels liés aux accises (5 Mia €) et à la TVA (1 Mia €) sur l'essence et le diesel par d'autres impositions.

L'utilisation de la voiture et de l'infrastructure routière sera toujours taxée. À l'avenir, la taxation devra tenir compte de la source d'énergie, mais également du moment et du lieu d'utilisation de la route.

Le changement de comportement comme objectif

Il est paradoxal que les véhicules à moteur thermique alimentent depuis longtemps les caisses de l'Etat, par le biais d'accises, alors que la congestion sur nos routes ne cesse d'augmenter et que la politique de mobilité reste défailante.

Les voitures électriques ou alternatives sont encouragées fiscalement mais engendrent la même congestion sur les routes que leurs équivalents à moteur thermique.

Une taxe carbone ne peut être une imposition supplémentaire en plus des accises sur l'essence et le diesel. Elle n'a de sens que si elle contribue efficacement à une réduction des émissions de CO₂ grâce à un changement de comportement chez les usagers de la route. Sinon, elle ne servira qu'à toucher encore plus le consommateur économiquement. Chaque impôt, avantage ou taxe doit avoir un "effet incitatif" afin d'améliorer le comportement en matière de mobilité et d'encourager le développement de solutions alternatives. Ceci requiert une politique cohérente et durable fondée sur le principe de "l'alignement des politiques". Le principe de neutralité technologique s'applique également au calcul d'une taxe sur le carbone.

Une taxe CO₂ ne peut pas être un tax lift mais bien un tax shift!

La FPB est en faveur d'une redevance kilométrique, à condition que sa base de calcul ne soit pas complémentaire aux droits d'accises existants sur l'essence et le diesel.

Elle ne peut pas être un tax lift mais doit viser la neutralité budgétaire. Ces taxes doivent être liées à l'utilisation réelle de la route et non aux émissions de CO₂... ce à quoi sert la taxe CO₂. Les véhicules devraient donc être taxés en fonction de leur impact local, tels que la congestion et l'entrée dans certaines zones.

Les véhicules à moteur essence ou diesel ou alimentés par l'électricité ou autres énergies (comme l'hydrogène, le LPG ou le CNG) doivent être logés à la même enseigne.

House Efficiency Rating



03

BÂTIMENTS

La sécurité énergétique à un prix acceptable est une priorité.

Les chaudières à haut rendement et les installations hybrides constituent une réponse adéquate en vue d'une société bas carbone.

Une réduction de la consommation d'énergie et des émissions passe aussi par la rénovation énergétique de l'enveloppe des bâtiments.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La politique énergétique ne peut pas exclure de technologies performantes. C'est pourquoi la FPB demande le retrait de l'interdiction d'achat de nouvelles installations au mazout prévue en 2035 et de la remplacer par des mesures qui encouragent et stimulent le remplacement de systèmes de chauffage obsolètes et inefficaces, e.a. par des chaudières à haut rendement ou hybrides. La FPB plaide pour que le mazout continue à jouer un rôle dans la transition vers des formes d'énergie durable dans les bâtiments. Au lieu d'interdire les nouvelles chaudières au mazout, la FPB estime qu'il serait préférable de n'autoriser, à partir de 2035, que les dispositifs à haut rendement conformes à la directive européenne 'Eco-design' et qui ont la possibilité d'utiliser les énergies renouvelables à l'avenir.

Une diversité de technologies et de sources d'énergies est le meilleur moyen d'éviter une dépendance vis-à-vis d'une énergie spécifique. De plus, les conditions sont différentes dans chaque bâtiment et il n'existe pas de solution standard. Une politique de neutralité technologique accorde une place à toutes les solutions rentables qui per-

mettent de réduire les émissions de CO₂, qui sont économiquement acceptables pour le consommateur et qui peuvent garantir la sécurité de l'approvisionnement. 50% des installations au mazout actuelles ont plus de 20 ans. En les remplaçant par de nouvelles installations de chauffage au mazout à haut rendement,

les émissions totales de CO₂ peuvent diminuer directement d'environ 30%. Le remplacement du mazout par du gaz dans les installations de chauffage ne contribue pas à la réduction des gaz à effet de serre⁶.

Si l'on se base sur l'analyse du cycle de vie complet, le mazout domestique émet pratiquement les mêmes émissions de CO₂ que le gaz naturel.



Le mazout et les énergies renouvelables pour une efficacité énergétique durable

Les systèmes de chauffage au mazout modernes offrent des solutions en vue de la réduction de la consommation d'énergie, d'une plus grande utilisation des énergies renouvelables (appareils hybrides) et de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est exactement ce que le consommateur recherche aujourd'hui: des solutions de chauffage financièrement abordables, respectueuses de l'environnement et avec un excellent rendement. En outre, la réserve de mazout exclut totalement le risque d'approvisionnement, aux moments les

plus défavorables (hiver, heures de pointe), lié aux énergies renouvelables et le confort thermique est toujours assuré.

Grâce à l'excellent rapport coûts-bénéfices et aux gains d'efficacité et à la réduction des gaz à effet de serre, les chaudières à condensation constituent un excellent choix et peuvent être une première étape vers une installation hybride dans le cadre de la transition énergétique, et pas exclusivement pour les bâtiments existants.

⁶RDC, Energy balance and emissions of greenhouse gases throughout the life cycle of natural gas and heating oil as a fuel for domestic heating, 2005 (updates in 2012)

Une date limite imposée par la politique concernant cette technologie efficace serait contre-productive. Au lieu d'interdire les nouvelles chaudières au mazout, la FPB estime qu'il serait préférable de n'autoriser à partir de 2035 que les dispositifs à haut rendement conformes à la directive européenne 'Eco-design'.

Les systèmes d'incitation devraient permettre d'intégrer une part d'énergie renouvelable dans les chaudières. Il s'agit d'une étape logique vers des systèmes énergétiques plus durables.

L'interdiction des chaudières au mazout entrave la modernisation des installations de chauffage et donc une réduction rapide des gaz à effet de serre. Elle ne tient pas compte du fait qu'une proportion importante des bâtiments et des maisons de notre pays dépendent du mazout en tant que source fiable de chauffage.

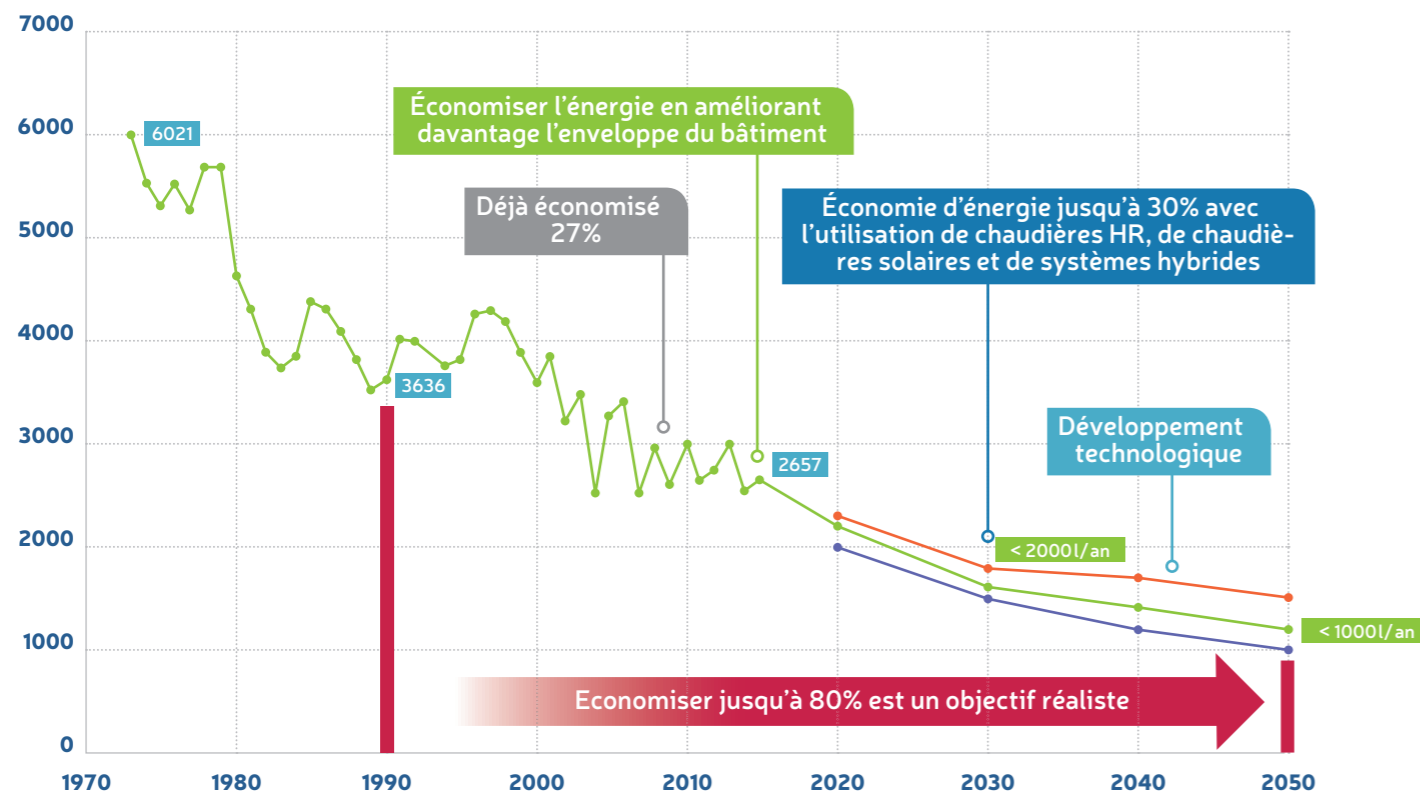
L'annonce de cette interdiction signifie également que les investissements dans de nouvelles technologies risquent d'être arrêtés.



Il est faux de penser qu'une installation au mazout n'est pas compatible avec les énergies renouvelables.

Économie potentiel du gazole de chauffage

Potentiel d'économie avec une chaudière à condensation A-label (litre/an)



Avec une installation de chauffage basée uniquement sur l'énergie renouvelable, le consommateur sera bientôt confronté à des coûts élevés, des contraintes techniques et des moments d'indisponibilité. Les conséquences de ces contraintes au niveau du pays entier ne sont pas négligeables.

L'impact sur le réseau et sur la capacité disponible est renforcé pendant les heures de pointe des mois d'hiver.

Un système de chauffage à usage mixte (installation hybride) offre la flexibilité nécessaire et garantit la disponibilité du

combustible conventionnel dans l'installation de chauffage. En outre, les acheteurs de chaudières avec label A devraient bénéficier des mêmes primes que les acheteurs de chaudières similaires au gaz naturel similaires.

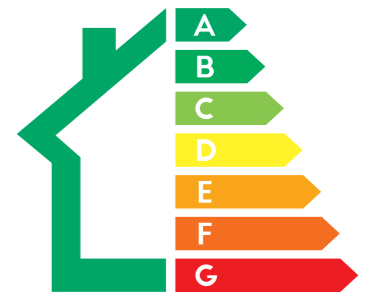
La rénovation énergétique de l'enveloppe des bâtiments est une priorité

Encourager des systèmes de chauffage hybrides à haut rendement ou des énergies renouvelables n'est pertinent qu'à condition de travailler en priorité à la rénovation énergétique de l'enveloppe des bâtiments. La consommation d'énergie des bâtiments est en baisse depuis un certain temps, mais avec les objectifs fixés par l'Europe, il va falloir encore accélérer cette diminution.

Cela nécessite de la part des propriétaires des efforts au niveau de l'enveloppe des bâtiments et des installations de chauffage.

Ces efforts sont lourds financièrement et techniquement, mais les coûts sont récupérés sur le long terme.

Ces adaptations doivent avoir lieu au plus tôt afin de réduire les émissions et la consommation d'énergie.



Si une taxe carbone sur les combustibles est introduite dans les bâtiments, elle ne devrait pas être utilisée pour subventionner l'électricité, mais seulement comme un outil permettant de réduire la consommation d'énergie pour le chauffage et les émissions de CO₂.

Une taxe sur le CO₂ est basée sur le principe pollueur-payeur et vise à influencer les choix énergétiques.

D'une façon générale, si une taxe carbone devait être mise en place, celle-ci doit s'appliquer à l'ensemble des énergies (y compris l'électricité) sur base de leur empreinte carbone respective.

Pour les bâtiments, la taxe sur le CO₂ doit être utilisée, entre autres, pour

Utiliser les revenus de la taxe sur le carbone pour subventionner la transition électrique est déplacé et engendre une distorsion du marché.

encourager l'investissement dans le logement. Si une taxe carbone est introduite sur les combustibles fossiles, elle devra être utilisée afin de réduire directement la consommation d'énergie pour le chauffage et les émissions de CO₂ des bâtiments.

Elle ne peut être transférée vers d'autres énergies telles que l'électricité. Autrement, le propriétaire serait privé d'un mécanisme d'aide important.

04

LE CONTRAT-PROGRAMME (CP) ET LE PRIX MAXIMUM DES CARBURANTS

A défaut d'une adaptation de la législation actuelle en matière de liberté des prix des produits pétroliers, la FPB demande l'application intégrale du principe de base du CP, à savoir que tous les coûts doivent être reflétés dans la structure des prix maximums des produits pétroliers.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La FPB défend le principe d'un système de liberté des prix, comme en vigueur dans la grande majorité des pays européens (la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg sont les seuls pays à appliquer un système de prix maximums des produits pétroliers).

Si les autorités souhaitent maintenir le CP, la FPB estime que ce contrat ne peut fonctionner que si tous les coûts (y compris les obligations d'incorporation de composants d'origine biologique) supportés par les opérateurs pétroliers sont reflétés dans la structure du prix maximum des produits pétroliers, comme le stipule par ailleurs le CP.

Le Contrat-Programme fixe un prix plafond tandis que les prix à la pompe sont déterminés par la concurrence entre les différents opérateurs du marché.

Sans Contrat-Programme, le cadre légal actuel concernant le contrôle des prix reposerait toujours sur un arrêté ministériel⁷ prévoyant un délai de 60 jours pour une demande de modification des prix des produits pétroliers et reste en pratique inapplicable vu les fluctuations rapides des prix et des taux de change.

Le Contrat-Programme reste un mécanisme efficace pour assurer la continuité et la sécurité des approvisionnements des produits pétroliers en Belgique sans nuire à l'intérêt du consommateur.

En revanche, les obligations d'intégration de biocarburants font que l'ensemble des coûts réels n'est pas reflété dans le calcul des prix maxima.



La Belgique et le Luxembourg sont les seuls pays de l'UE à avoir un système de prix maximum du carburant!

Par ailleurs, de nouveaux carburants apparaissent, qui ne sont pas soumis aux mêmes règles que les produits pétroliers. Ceci amène une distorsion du 'level playing field' en matière de prix pour les carburants de transport.

⁷ Arrêté ministériel du 20 avril 1993 portant dispositions particulières en matière de prix



05

LES RAFFINERIES DANS L'ETS

Le secteur ETS⁸, dont font partie les raffineries, n'est pas favorable à des chemins de réduction linéaires absolus qui dépassent les objectifs ETS.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La Belgique, en tant qu'État membre de l'UE, doit se prémunir contre une surestimation et une surinterprétation de l'objectif global de réduction européen. Compte tenu du cadre concurrentiel spécifique de notre secteur et des efforts déjà consentis pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans notre pays, nous ne sommes pas favorables à de chemins de réduction industrielle absolus qui dépassent les objectifs ETS.

Les activités des raffineries sur notre territoire dépendent de la demande européenne (et non belge uniquement) en produits pétroliers, tels que les carburants ou les matières premières pour l'industrie pétrochimique. Les raffineries belges sont performantes par rapport aux autres acteurs européens et internationaux. Elles sont dès lors particulièrement bien placées au niveau mondial en ce qui concerne l'efficacité

énergétique et le respect de l'environnement et font partie du plus grand pôle pétrochimique d'Europe et du monde. Le raffinage est une activité industrielle fortement exposée à forte concurrence internationale. Les industries à forte consommation d'énergie, y compris les raffineries (et les usines pétrochimiques), travaillent depuis longtemps, au sein du système ETS, à la réduction des gaz à effet de serre et

à l'amélioration continue de l'efficacité énergétique. Elles vont même au-delà de ce qui est attendu et explorent continuellement de nouvelles pistes en vue d'une réduction accrue des émissions de CO₂, comme les technologies de substitution pour les processus et les technologies CCS (Carbon capture & storage) et/ou CCU (Carbon capture & Use).



Le système ETS a permis de créer des conditions de concurrence équitables pour tous les acteurs en Europe dans le domaine de la politique climatique pour les entreprises à forte consommation d'énergie.

L'activité de raffinage poursuivra ses efforts afin de réduire les émissions de CO₂ en améliorant l'efficacité énergétique et en mettant au point des procédés innovants. Elle continuera à jouer un rôle essentiel dans la sécurité de l'approvisionnement en énergie pour les besoins du secteur des transports et les matières premières des produits pétrochimiques.

La FPB préconise des mesures de protection visant à armer les entreprises contre le 'carbon leakage' et à préserver la compétitivité du secteur.

Un cadre de transition industriel vers une société bas carbone doit permettre le développement de technologies 'low carbon', des opportunités de synergies entre industries et secteurs (clusters), le tout dans un cadre politique cohérent aux niveaux régional, fédéral et européen en vue des objectifs des réductions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. La vision 2050⁹ de Fuels Europe présente des propositions pour contribuer à la réalisation de ces objectifs.

⁸ ETS: Emission Trading Scheme for Energy Intensive Industries

⁹ https://www.fuelsEurope.eu/wp-content/uploads/DEF_2018_V2050_Narratives_EN_digital.pdf

06

Protéger la position concurrentielle de l'industrie pétrolière belge, dans un contexte international, est primordial. Elle est également le pilier de l'ensemble du secteur pétrochimique belge.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La politique et les cadres réglementaires nationaux et régionaux doivent renforcer la position concurrentielle des raffineries belges à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE. La réglementation ne doit pas dépasser les exigences européennes et l'écart salarial et énergétique avec les pays voisins doit être mieux comblé.



Les raffineries de notre pays ont réalisé plus de 3 milliards d'euros d'investissements industriels ces dernières années.

Le secteur du raffinage du pétrole en Belgique est un atout précieux pour l'économie belge et a besoin d'un environnement stimulant pour se développer davantage dans un contexte très concurrentiel.

Ce point est important afin de contribuer à l'approvisionnement en énergie dans notre pays, mais aussi pour fournir des produits de base essentiels pour d'autres secteurs industriels tels que la pétrochimie.

La stabilité et la cohérence sont des aspects importants pour les décisions d'investissement.

En outre, des efforts doivent être déployés pour réduire la charge de travail et l'approvisionnement en énergie ne doit pas être compromis. Le coût salarial dans notre pays reste un handicap compétitif, a fortiori dans un secteur fortement concurrentiel où nos raffineries opèrent dans un contexte international.

Les coûts de main-d'œuvre se sont améliorés au cours des dernières années, mais avec un écart de 13% avec les Pays-Bas et de 10% avec la France¹⁰, il reste encore beaucoup de chemin à parcourir.

La comparaison avec le secteur de la raffinerie à Rotterdam est vite faite!

Il est essentiel que les autorités assurent un équilibre entre la compétitivité, la sécurité d'approvisionnement et les aspects de durabilité des politiques climatique et énergétique. Après tout, la durabilité signifie la prise en compte d'objectifs à la fois écologiques, économiques et sociaux.

Les autorités s'emploient régulièrement à créer les conditions nécessaires pour assurer la compétitivité internationale de notre secteur pétrolier et renforcer sa position de plus grand cluster énergétique et pétrochimique d'Europe. Un signal d'investissement positif pour les entreprises est crucial.

Nous plaçons en faveur d'un cadre permettant de faire éclore d'autres innovations et d'élargir ce cadre si nécessaire.

Le secteur travaille sur le long terme vu les investissements requis.

Il a besoin de mesures stables pour préserver sa pérennité et pour renforcer sa position concurrentielle.



07

LE PLAN NATIONAL ENERGIE ET CLIMAT (PNEC)

Notre secteur développe des carburants liquides innovants (bas carbone) qui contribueront à la réalisation des objectifs énergétiques et climatiques du secteur non ETS. Ces innovations seront essentielles dans le cadre de la transition énergétique. Elles doivent donc bénéficier de l'espace nécessaire et être incluses dans le Plan National Energie et Climat (PNEC) belge comme prescrit par l'UE.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

La FPB demande que le Plan National Energie et Climat prenne en compte le principe de neutralité technologique appuyée par l'Union Européenne. Les combustibles liquides à faible teneur en carbone apportent une réponse efficace aux défis énergétiques et climatiques.

La FPB demande donc que les carburants 'bas carbone', dont le diesel XTL (synthétique) soient repris dans la liste des énergies alternatives dans le PNEC belge conformément à la directive européenne sur les carburants alternatifs.

La neutralité technologique ouvre la voie aux innovations

La Commission Européenne souligne à plusieurs reprises l'importance de neutralité technologique¹¹.

La directive européenne sur les carburants alternatifs stipule que les normes et la législation doivent être élaborées sans favoriser un certain type de technologie, de sorte que le développement des carburants alternatifs et des sources énergétiques ne soit pas entravé.

Dans une économie de libre marché, chaque technologie doit pouvoir être concurrentielle, ce qui permettra de trouver les meilleures solutions au moindre coût pour la société.

Les technologies à faibles émissions de carbone doivent être évaluées sur la base d'une analyse complète du cycle de vie.

L'exclusion a priori de technologies innovantes spécifiques comporte un risque si les options choisies s'avèrent insuffisantes.

En l'absence de solutions de rechange immédiatement intégrables, cela pourrait avoir de lourdes conséquences économiques, financières et environnementales.



Les diesels synthétiques sont déjà disponibles et reconnus par l'Union Européenne comme des carburants alternatifs à part entière.

La directive¹² sur les carburants alternatifs stipule que les carburants synthétiques (y compris le gaz naturel) et paraffiniques (y compris la biomasse) sont inclus dans la catégorie des carburants alternatifs et font donc partie du bouquet énergétique. La FPB recommande donc que ces carburants innovants soient inclus dans le Plan

Energie et Climat National en tant que carburants alternatifs à part entière.

L'arrêté royal du 8 juillet 2018 permet, depuis le 23 juillet 2018, de commercialiser en Belgique le diesel XTL. Il s'agit d'un diesel synthétique qui peut être produit à partir de plusieurs matières premières (aussi de biocomposants), chacune via une technologie de production spéci-

fique: le gaz naturel, la biomasse ou via l'hydrogénation d'huiles végétales (HVO). Il peut pleinement contribuer à atteindre l'objectif de réduction de 35% des gaz à effet de serre en Belgique d'ici 2030.

¹¹ http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-17-4243_en.htm; European Commission - Clean Power for Transport: A European alternative fuel strategy (24.1.2013)

¹² Directive 2014/94/UE du Parlement Européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs

FUTURE-

08

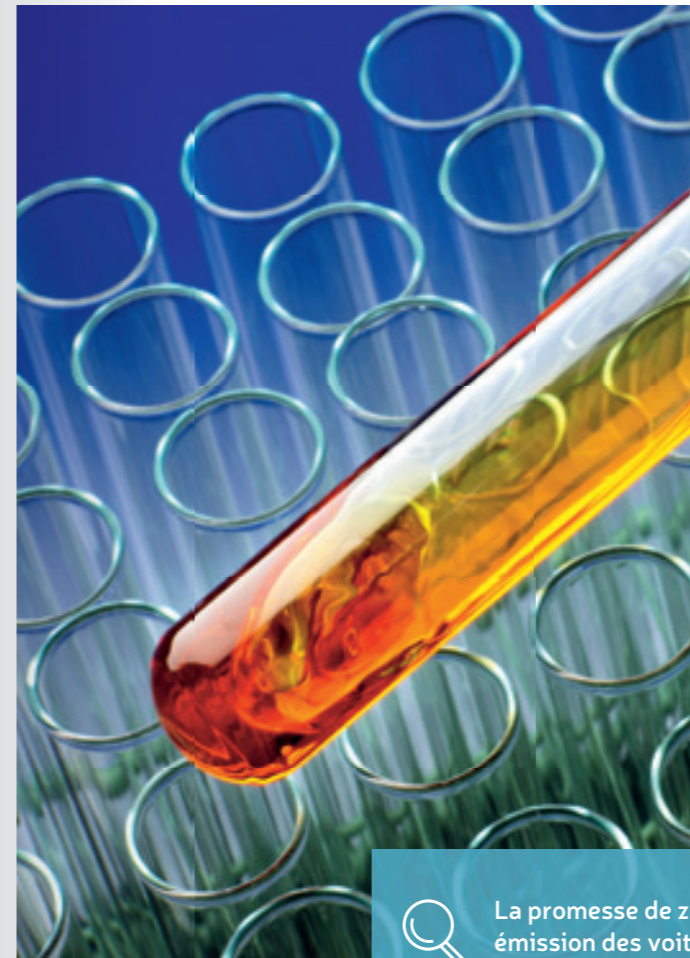
Les entreprises doivent pouvoir agir sur un "terrain d'égalité" grâce à une mise en œuvre efficace, efficiente et équilibrée des règles européennes "non dorées". Il est essentiel que les accords de gouvernement reprennent clairement ceci, ainsi que le principe de neutralité technologique.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

Le BPF plaide pour une approche cohérente du Plan National Energie et Climat (PNEC), conformément aux principes européens, afin de garantir aux entreprises innovantes des conditions de concurrence équitables sans goldplating¹³.

Nous demandons que les futurs accords de gouvernement soulignent l'importance d'une mise en œuvre effective, équilibrée et efficace des règles européennes sans goldplating, afin de garantir que les entreprises et leurs produits opèrent sur un "terrain de jeu équitable".

Nous constatons qu'il existe un décalage entre l'objectif européen de travailler au niveau des Etats membres à une "diminution" de l'empreinte carbone et les plans régionaux, notamment aux niveaux flamand et bruxellois, visant des alternatives "zéro émission".



Lorsqu'il s'agit de déployer une technologie (renouvelable ou non), il convient d'analyser les questions relatives à la maturité de la technologie, aux évolutions ultérieures qui se dessinent, aux coûts et aux modes de financement, à l'impact sur la sécurité d'approvisionnement et aux émissions qui pourraient être évitées. Là encore, une analyse du cycle de vie complet est essentielle pour avoir une vision claire des bénéfiques/coûts sociétaux.

Le BPF en tant que partenaire énergétique essentiel insiste également pour faire systématiquement partie des moments de consultation publique, ce qui répond à l'obligation de participation au processus décisionnel en matière d'environnement¹⁴.

Enfin, la transition énergétique nécessite la mobilisation de moyens très importants. Il existe une grande incertitude quant aux moyens financiers nécessaires pour réaliser les objectifs annoncés en matière d'énergie et de climat. Une analyse coûts-bénéfices complète fait défaut. Il nous semble logique que les seuls engagements pris soient réalisables d'un point de vue social et économique.

La promesse de zéro émission des voitures électriques ne peut pas être tenue lorsqu'on considère l'analyse de leur cycle de vie complet.

¹³ Le fait que des Etats membres rendent parfois les directives européennes beaucoup plus strictes lors de la transposition en législation nationale ou ajoutent des règles supplémentaires

¹⁴ Convention Internationale Aarhus (2001)



09

CONCERTATION SOCIALE

Nous avons besoin d'une politique salariale moderne qui réponde aux besoins et aux souhaits changeants.

✓ CE QUE LA FPB DEMANDE

Les employeurs et les employés du secteur doivent pouvoir établir des accords sur les défis à venir : nos employés continueront de se former en acquérant d'autres connaissances et compétences. Nous travaillerons plus longtemps et dans un environnement où la flexibilité sera nécessaire.

Le gouvernement doit agir dans un cadre plus large pour réduire notre handicap de coût par rapport aux pays voisins et pour maintenir et renforcer la compétitivité de notre secteur dans un contexte international.

La société est en constante évolution, et tout le monde est impliqué, citoyens et entreprises. C'est également valable pour les entreprises actives dans l'industrie pétrolière, des raffineries aux réseaux de vente, en passant par le stockage, ainsi qu'aux employés du

secteur. Cette évolution impacte également les relations entre les entreprises et leurs employés.

Les changements remettent en question nos habitudes, nos idées et nos comportements actuels. Les défis de l'avenir exigeront de nous que l'on adopte un

regard différent avec des réponses différentes. Bien que notre contribution importante, en tant que secteur, à l'économie et à la société d'aujourd'hui est un motif de satisfaction, cela ne devrait pas être une raison pour stagner ou faire preuve de rigidité.

Connaissances et compétences

Aujourd'hui plus que jamais, l'économie de notre société a besoin du développement continu des connaissances et des compétences de chaque employé.

C'est une condition nécessaire à la combativité de nos entreprises et à l'efficacité et l'évolution professionnelle de nos employés.

En tant que secteur technologique, nous avons besoin que l'offre de formations "scolaires et académiques" soit suffisamment attentive aux évolutions actuelles et futures : les formations doivent pouvoir s'adapter aux évolutions des besoins de notre secteur.

Les formations techniques et professionnelles doivent être soutenues davantage par les pouvoirs publics et l'enseignement en général.

Les technologies et le monde des entreprises évoluent, les employés travaillent plus longtemps. En tant que secteur, nous voulons également, au cours de la carrière de chaque employé, encourager davantage la participation à des formations, notamment sur le terrain, afin que les employés trouvent davantage leur place dans l'évolution de l'entreprise.

Cette interaction des besoins changeants et des compétences suppose que chaque employé est responsable de sa coopération et de sa participation.





**FEDERATION
PETROLIERE
BELGE**

Avenue des Arts 39 - boîte 2
1040 Bruxelles

Tel. 02/508.30.07

info: jb.schrans@petrolfed.be