

LIVRE BLANC SUR LES ENERGIES
LE PETROLE ET LE FUEL LOURD

Réflexions de l'UNIDEN

Remarque préliminaire : Le livre blanc fait suite au débat national sur les énergies et doit, après concertation, permettre d'élaborer le projet de loi d'orientation sur les énergies.

Les conséquences de ce projet de loi sont très importantes en matière de développement des emplois industriels dans notre pays ou simplement de leur maintien. C'est avec le seul souci de maintien de la compétitivité des entreprises concernées et de la lutte contre l'effet de serre que sont écrites ces réflexions.

L'Utilisation du fuel lourd en France

Le secteur du transport est dépendant à 97%, pour de nombreuses années encore. Le pétrole importé est raffiné pour produire les carburants nécessaires au transport. Parmi les produits de raffinage se trouve le fuel lourd.

Dans le rapport d'évaluation de la politique énergétique française du Commissariat général du plan en janvier 1998 était écrit (p. 373) :

« Quoique la consommation de fioul lourd ne s'inscrive pas dans les objectifs de la politique de maîtrise de l'énergie, on peut considérer que la structure actuelle des débouchés des raffineries font de ce combustible quasiment un produit fatal dont l'utilisation devient une valorisation. »

Le fuel lourd a historiquement représenté un élément essentiel dans la satisfaction des besoins énergétiques de la grande industrie. Depuis une trentaine d'année, pour faire face à la très forte baisse des besoins (notamment par le passage au nucléaire de la majorité de la production d'électricité), l'industrie du raffinage s'est profondément restructurée; fermetures de raffineries et construction d'unités de conversion ont beaucoup réduit la production de fuel lourd, **production qui se rapproche maintenant d'un minimum technique.**

Il existe certes des marchés alternatifs (bitumes, soutes) mais ceux-ci ne sont pas susceptibles d'absorber une réduction supplémentaire de la demande intérieure de fuel lourd. Cela se traduit par une orientation délibérée vers l'exportation. Les émissions dans l'atmosphère (GES et polluants) ne sont pas réduites mais simplement exportées en dehors de nos frontières.

Comment introduire une véritable politique d'utilisation et ne pas continuer une politique d'abandon comme aujourd'hui?

1. Le bilan fuel lourd français (en moyenne sur les 5 dernières années)

1.1. Les ressources :

- production: environ 10 millions de tonnes
- importation : supérieure à 1 million de tonnes

N.B: L'importation correspond à des utilisations de fuel lourd basse teneur en soufre non produit sur notre territoire.

1.2. L'utilisation :

o la production d'électricité :

Il s'agit d'utilisation de fuel lourd dans des centrales de demi-base ou de pointe. La consommation est très variable d'une année sur l'autre en fonction du besoin du système électrique: de 300 000 T à 1,2 millions de tonnes par an.

Ce type de consommation est à recommander. La possibilité de stockage du combustible permet des variations de consommation d'une heure à l'autre sans aucune difficulté donc des variations très importantes de la production d'électricité. Ce type de centrales ainsi que les centrales au charbon sont remarquablement adaptées aux besoins du système électrique et à ses variations instantanées très importantes.

On pourrait considérer que pour un même type d'utilisation, un cycle combiné fonctionnant au gaz naturel serait aussi bien adapté, mais il induira sur les réseaux et les stockages de gaz naturel des contraintes très importantes qui peuvent conduire à de grandes difficultés de conduites de ces réseaux et à des surcoûts d'acheminement du gaz très importants. Il faut signaler également qu'en France, du fait du développement du chauffage électrique, les pointes de consommation (électricité et gaz) sont simultanées.

Compte tenu de la taille des installations, un traitement des fumées, bien qu'entraînant des surcoûts importants, pourrait être envisagé pour limiter la pollution pour les centrales de demi-base.

Ces centrales peuvent être bi-énergies (fuel/gaz) et consommer du gaz naturel, hors périodes de pointe de ce combustible.

o le combustible de soute :

Ventes: environ 2,5 millions de tonnes. Cet usage est limité par les besoins du transport maritime. C'est actuellement la meilleure formule pour écouler la production de fuel lourd, surtout pour les raffineries en bord de mer. Il n'y a quasiment aucune contrainte environnementale dans les eaux internationales. Il y a peu de frais de transport entre la raffinerie et les navires.

o l'utilisation du fuel lourd dans l'industrie et les réseaux de chaleur :

La consommation est en rapide décroissance. D'environ 4 Millions de tonnes en 1999, elle est passée à environ 2,5 Millions de tonnes en 2002.

Cette consommation est très concentrée dans quelques secteurs industriels: production de verre, chimie, papeterie, etc. Cette consommation va continuer à décroître très rapidement dans les prochaines années. A titre d'exemple l'industrie papetière qui consommait encore environ 200 000 tonnes de fuel lourd en 2002 n'envisage plus à l'horizon 2007 qu'une consommation de l'ordre de 50 000 tonnes.

Cette décroissance de la consommation d'un produit fatal induit des conséquences graves pour la sécurité d'approvisionnement de notre pays, son taux d'indépendance énergétique et le prix des énergies payé par l'ensemble des consommateurs, c'est ce que nous allons tenter de démontrer et cela sans régler les problèmes de pollution.

o l'exportation de fuel lourd :

Les débouchés, en particulier dans des pays moins exigeants en matière d'environnement, existent. Les exportations de fuel lourd sont en constante augmentation: environ 4 millions de tonnes en 1999 et 5,8 millions de tonnes en 2002 et permettent ainsi d'absorber les excédents de production fatale non consommés sur le territoire national.

Cette politique contribue à augmenter la pollution globale de la planète:

- (a) Augmenter globalement les transports de combustibles (exportation de fuel lourd, importation de combustible de substitution) revient à augmenter volontairement les rejets polluants (CO₂, NO_x, produits pendant le transport) en contradiction flagrante avec la volonté affichée de lutter contre l'effet de serre.
- (b) Risques de pollution liés au transport (les deux dernières catastrophes maritimes qui ont pollué nos côtes ne sont-elles pas liées au transport de fuel lourd ?)

- (c) Les conséquences sur l'effet de serre de la combustion du fuel lourd sont indépendantes du lieu de combustion et l'on peut même craindre que son utilisation dans des pays, où les règles environnementales sont moins strictes, se fasse avec une efficacité moins grande.

2. Le marché du fuel lourd en France

2.1. Situation de la concurrence:

Le prix du fuel se compose de deux éléments: le prix du produit indexé sur des cours internationaux et le prix de transport.

Le prix du fuel lourd rendu sur un site est très impacté par ce coût de transport.

De ce fait, une raffinerie locale a toujours un avantage compétitif par rapport aux autres raffineries plus éloignées. On peut même parler de zone d'influence d'une raffinerie qui dépend de la distance qui la sépare de sa plus proche concurrente.

Depuis quelques années, à la suite de concentrations industrielles, certaines régions ont vu disparaître la concurrence entre raffineurs. Nous sommes passés de sept acteurs sur ce marché dans les années 80 à quatre aujourd'hui.

La concurrence apportée par les grands dépôts pétroliers a, elle aussi, disparu ; à titre d'exemple, la fusion de ELF et TOTAL a supprimé la concurrence dans la région lyonnaise entre Feyzin et le port pétrolier de Givors. Le dépôt d'Ambes duquel s'est retiré ESSO a laissé le champ entièrement libre à TOTAL.

Si nous comparons les prix publiés par la DIREM et la cotation internationale à Rotterdam, nous pouvons constater que la disparition de la concurrence dans deux régions françaises a fait **monter le prix moyen français d'environ 30€/T pour un produit coté aux environ de 150€/T, soit une hausse de environ 20% de la moyenne française** (voir courbes jointes).

o Remarques :

- (a) Le fuel lourd étant un marqueur pour le gaz, cette hausse n'est pas neutre sur le prix du gaz naturel en substitution.
- (b) Total a le quasi-monopole des combustibles industriels dans le Sud-ouest: Le Fuel lourd, le Gaz naturel avec GSO qu'il contrôle désormais à 100% et le charbon depuis le rachat des activités négoce de Charbonnage de France.
- (c) La concurrence sur le fuel n'existe plus que dans trois régions: PACA avec les raffineries de Fos sur Mer, Normandie avec celles de Port-Jérôme et Gonfreville et le Nord Pas de Calais avec Mardyck et les raffineries belges de Anvers.

2.2. Les problèmes environnementaux:

Ils sont principalement de deux ordres:

o le SO₂ :

Les teneurs en soufre des fuels lourds sont liées à l'origine des pétroles importés et aux formes de raffinage. Nous ne pouvons malheureusement que faire la constatation suivante : les pétroles à basse teneur en soufre proviennent en majorité de la mer du Nord avec des productions en baisse, les pétroles très soufrés proviennent en majorité du Moyen Orient avec les réserves les plus abondantes et des productions en hausse.

Au niveau du raffinage, plus la conversion est poussée pour avoir des produits légers indispensables pour les transports, plus les produits lourds voient leur concentration en soufre augmenter.

Toutes les réglementations récentes visent à réduire fortement les émissions de SO₂, ce qui est une bonne chose en soi, si cela ne conduisait à des aberrations:

- (a) « Puisque on n'en veut plus chez nous, allons polluer chez les voisins » ;
- (b) Il est très difficile de trouver dans les raffineries françaises des produits à basse teneur en soufre alors nous importons 1,2 Millions de tonnes en 2002 et nous exportons notre propre production fatale ;
- (c) La désulfuration des fumées pourrait être un moyen de continuer à brûler des fuels supérieur à 1% de soufre. Dans l'état actuel des technologies, la solution peut apparaître possible pour de très grosses installations, mais pour des installations de tailles moyennes (de l'ordre d'une centaine de MW) les plus nombreuses, la désulfuration sur le site est une aberration économique et écologique. Elle entraîne la production de déchets que l'on ne sait pas traiter aujourd'hui ;
- (d) La combustion mixte (combustion simultanée de fuel lourd et de gaz naturel) dilue les teneurs en soufre dans les fumées et permet de rester en dessous des émissions équivalentes au fuel basse teneur en soufre. En dehors du fait qu'elle ne réduit absolument pas la quantité totale de SO₂ rejetée dans l'atmosphère, cette technique est acceptée dans les arrêtés GIC (Grandes installations de combustions) pour les raffineries et interdite pour les autres sites industriels. Quelle est la logique ?

- o **le CO₂ :**

Les engagements de la France par rapport au protocole de Kyoto engendrent une politique visant à substituer au fuel lourd des combustibles moins riches en carbone comme le gaz naturel. Si cela aide la France à respecter ses engagements sur le sol national, les rejets de gaz à effet de serre ne sont en aucun réduits au niveau de la planète et sont même augmentés du fait des transports de combustibles.

Conclusion : La politique environnementale conduit à un abandon pur et simple d'un produit fatal en transférant la pollution en d'autres lieux sans la réduire, voire en l'augmentant.

3. Le fuel lourd et la sécurité d'approvisionnement de notre pays

Le livre blanc sur les énergies déclare (p. 63) :

La sécurité d'approvisionnement est un objectif majeur de toute politique énergétique.

L'état doit donc veiller à promouvoir:

- *la diversification des énergies elles-mêmes,*
- *le développement des capacités de stockage disponibles,*
- *la mixité des installations chez le consommateur final. Celle-ci lui permet en temps normal d'arbitrer entre deux énergies pour des questions de coûts et en temps de crise de garder des installations en fonctionnement en cas de disparition, momentané, de l'une des énergies employées.*

Nous pourrions ajouter à cette liste que le gaz naturel étant une énergie de réseau, le dimensionnement du réseau est basé sur la consommation de pointe et que l'utilisation de combustible de substitution au moment de la pointe de consommation contribue à limiter les investissements de capacités de transport de gaz, donc à réduire pour l'ensemble des usagers les factures de transport de gaz naturel.

Le fuel lourd est une production fatale, stockable facilement et pouvant être conservé longtemps, alors que notre pays est limité en capacité de stockage de gaz naturel. Garder sur notre territoire des installations de combustion susceptibles de brûler du fuel lourd permet de passer sans difficultés des crises d'approvisionnement de gaz naturel ou d'assurer une continuité d'activités en cas de défaillance des réseaux d'approvisionnement de gaz.

Les quantités en jeu sont loin d'être négligeables : environ 5 millions de tonnes par an soit l'équivalent de 50TWH de gaz naturel (environ 10% de notre consommation annuelle de gaz).

4. Les propositions de l'UNIDEN

Consommer en France, dans de bonnes conditions de contrôle, les quantités maintenant réduites de fuel lourd produites par nos raffineries, représenterait :

- un signe de responsabilité collective vis-à-vis de l'environnement mondial,
- une amélioration de la sécurité d'approvisionnement en énergie de notre pays,
- un contre pouvoir sur une évolution erratique des prix du gaz naturel mettant en cause la compétitivité de nos industries,
- En tant que produit fatal, compte tenu de la situation de monopole du producteur, un contrôle des prix peut s'avérer indispensable.