

MARTIN STUCKY
AVENERGY SUISSE

«L'industrie pétrolière a fait d'immenses progrès technologiques»

Martin Stucky est responsable technique et communication pour la Suisse romande de Avenergy Suisse. Son père était le patron d'une entreprise de combustibles où Martin Stucky travaillait pendant les vacances scolaires lorsqu'il était jeune. Après un brevet fédéral de réviseur de citernes et muni d'un permis poids lourds avec l'autorisation de transporter des matières dangereuses, c'est tout naturellement qu'il a repris les rênes de l'entreprise familiale, non sans avoir passé au préalable un master en économie à l'Université de Berne. Entraîneur professionnel en sport automobile, Eco-coach pour apprendre à conduire de manière économique et écologique, formateur d'adultes, il a pris le poste qu'il occupe aujourd'hui il y a cinq ans. Tour d'horizon d'une branche méconnue.

L'Union pétrolière a été renommée Avenergy Suisse cette année. Pourquoi?

L'ancien nom remontait à 1961. Il était temps de le changer, car nos membres ne sont plus actifs exclusivement dans le domaine des énergies fossiles depuis longtemps. Les carburants bio ou l'hydrogène dans le domaine de la mobilité en sont des exemples.

Quelles sont les actions d'Avenergy Suisse?

Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse garantissent la sécurité d'approvisionnement de ces produits. Ils entretiennent en outre l'un des réseaux de stations-services les plus denses d'Europe et

s'assurent d'un approvisionnement fiable en énergie de chauffage. Dans certaines régions du pays, le chauffage au mazout demeure la solution préférée. Finalement, ils gèrent les stocks nécessaires, en association avec Carbura – l'organisation de stockage obligatoire de la branche des huiles minérales en Suisse – et avec la Confédération.

Comment le carburant et les combustibles sont-ils acheminés en Suisse?

Les produits arrivent en Suisse par quatre voies: le Rhin, le rail, le camion et le pipeline. Nous avons deux grands pipelines en Suisse. Le brut arrive à Cressier depuis Fos-sur-Mer, à côté de Marseille. La quantité fournie représente 25% des besoins du pays. Les produits fins, comme l'essence 95, 98, le kérosène, le diesel et le mazout arrivent à Vernier avec le deuxième pipeline depuis le même port méditerranéen et couvrent 15% de la demande. Le reste est acheminé en Suisse par rail, par le Rhin et un peu par la route au Tessin. Une fois en Suisse, ces produits sont répartis sur des trains. Les derniers kilomètres sont couverts par des camions. L'Allemagne fournit plus de la moitié de tous les produits pétroliers, soit 52,6% en 2018. La France, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas fournissent ensemble 44%.

La fin des ressources en pétrole est-elle proche?

Non. En 1971, on annonçait qu'il ne restait plus que trente ans de ressources pétrolières. Aujourd'hui, nous constatons que l'approvisionnement peut atteindre deux cents ans. Une des raisons majeures est le progrès technologique. La technologie d'extraction a évolué au point qu'on

arrive à puiser dans des gisements qu'on croyait vides. A cela s'ajoute le forage de schiste. Il y a douze ans, les Etats-Unis importaient la production annuelle de l'Arabie Saoudite. Aujourd'hui, ils exportent. Et ils jouent à l'arbitre. En-dessous de cinquante dollars le baril, ils baissent la production. Dès que le cours remonte un peu, au-dessus de soixante dollars, ils reprennent. Il y a désormais septante-trois pays producteurs au monde. La balance géopolitique a complètement changé.

Aurons-nous encore besoin d'énergie fossile à terme?

Oui. Nous ne pourrions pas nous passer de l'énergie fossile avant des décennies. A noter que la technologie s'améliore de plus en plus, de sorte que l'énergie fossile devient davantage respectueuse du climat. Mais elle sera complétée à l'avenir. Le professeur Zuttel, à l'EPFL, grand défenseur de l'hydrogène, pense qu'il sera possible de produire à grande échelle dans les cinq ans du carburant et du combustible liquide neutre en CO₂. Les carburants et les combustibles synthétiques ainsi que l'hydrogène se rajouteront aux énergies fossiles tout en nous permettant de conserver notre qualité de vie.

Ces nouvelles énergies ne représentent-elles pas la mort économique de vos membres?

Bien au contraire. Nos membres sont des pionniers dans l'avancement de nouvelles technologies. Ils le font de leur propre initiative, sans aucune obligation légale.

Pourquoi ne placez-vous pas vos espoirs dans la mobilité électrique?

Les voitures-batteries sont considérées comme propres. Mais ce n'est pas le cas.



MARTIN STUCKY, responsable technique et communication pour la Suisse romande de Avenergy Suisse.



L'extraction des matières premières des batteries détruit des paysages entiers. Le problème de l'électromobilité est son énergie grise pour la production des batteries et le stockage de l'électricité. Elle ne provient pas encore majoritairement de sources neutres en émission de carbone et le recyclage des batteries est un casse-tête. La meilleure alternative est l'hydrogène.

Mais le pétrole pollue aussi...

C'est pourquoi l'industrie a fait d'immenses progrès technologiques. En Suisse, dans le chauffage des bâtiments, les émissions de CO₂ ont été baissées de 25% par rapport aux émissions de 1990. Dans l'essence, il y a environ 3,5% d'éthanol et dans le diesel environ 5% de FAME (esters méthyliques d'acides gras – *ndlr*) et de HVO (huiles végétales hydrogénées – *ndlr*). Grâce à ces ajouts non fossiles et cent pour cent recyclés, la Suisse a économisé plus de cinq cent mille tonnes de CO₂ en 2018. Les efforts vont continuer à aller dans ce sens. Nous sommes acteurs de la recherche sur les énergies renouvelables et nous travaillons pour créer le mélange énergétique le moins polluant et le plus efficace possible. Pour que cela fonctionne, il faut laisser à l'industrie, aux PME et au génie humain la recherche de solutions innovantes. Pour y arriver, le cadre législatif ne doit pas être trop contraignant.

Le secteur souffre-t-il d'être trop contrôlé?

Le secteur est actuellement accusé de tous les maux. C'est plus facile de pointer du doigt les voitures et les avions comme étant responsables du réchauffement climatique que de se remettre en question quant à son utilisation d'internet ou des réseaux sociaux, qui sont aussi l'une des causes du problème. Nous comprenons que le secteur pétrolier soit contrôlé, mais nous souhaitons que les choses soient faites avec bon sens. La loi sur le CO₂, en discussion au parlement fédéral, prévoit des dépenses supplémentaires considérables. La taxe CO₂ sur les combustibles, qui s'élève actuellement à nonante-six francs par tonne de CO₂ émise, sera portée à deux cent dix francs. Quand on sait que dans l'Union européenne, son prix moyen est de vingt-quatre euros, on perçoit immédiatement que le projet suisse est disproportionné.

Combien de taxes y a-t-il sur un litre d'essence?

Aujourd'hui, le litre d'essence est d'environ un franc soixante, dont quatre-vingt-quatre centimes de taxes, qui sont incompressibles. Les taxes et les subventions sont un moyen puissant d'influencer le comportement de la population. Dans le canton de Berne, par exemple, une loi sur le CO₂ a été refusée par le peuple. Qu'a fait l'Etat? Il a décidé de subventionner de dix mille francs les ménages qui abandonnaient le mazout au profit de la pompe à chaleur pour encourager la transition

énergétique. C'est à nouveau oublier que, pour fonctionner, la pompe à chaleur a besoin d'électricité et que celle-ci n'est pas encore majoritairement produite avec de l'énergie renouvelable. A cela s'ajoute le fait qu'il y a deux cent cinquante marchands de combustibles en Suisse, ce qui permet au consommateur de choisir librement son fournisseur et de comparer les prix, alors que pour l'électricité, par exemple à Genève, il n'y a qu'un seul fournisseur, SIG. Le consommateur est captif d'une structure largement subventionnée par ses propres impôts. Est-ce vraiment ce que nous voulons?

Le mazout n'est-il pas très polluant?

D'ici au 1er juin 2023, le mazout consommé en Suisse devrait être à cent pour cent de qualité éco, c'est-à-dire pratiquement sans soufre et sans azote, donc une combustion quasi parfaite. On y arrive à la condition de renchérir quelque peu le prix, mais l'incidence est faible, d'environ un franc cinquante pour cent litres de mazout. Le mazout doit être désulfuré à la raffinerie. Celle de Cressier a investi septante-cinq millions de francs pour y arriver. Le soufre qui en résulte est réutilisé à 95% pour des engrais, le reste pour fabriquer des allumettes et des produits chimiques. C'est donc un processus en circuit fermé: tout est recyclé. Le futur, ce sont les combustibles, les carburants synthétiques et l'hydrogène. Ce futur est proche. ■