



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

raffinage

Question écrite n° 77365

Texte de la question

Mme Valérie Rosso-Debord interroge M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur les raisons de la crise qui touche le secteur du raffinage en France depuis plusieurs années. Certains considèrent que la source de cette crise est une baisse de la demande des produits pétroliers en Europe tandis que d'autres considèrent, qu'en l'absence d'investissements conséquents dans les raffineries françaises depuis vingt ans, il y a une réelle inadaptation du produit de raffinage qui a conduit à la crise de ce secteur. Aussi, elle lui demande de bien vouloir éclaircir ce point et de lui indiquer quelles mesures il compte mettre en oeuvre pour garantir l'avenir du raffinage en France.

Texte de la réponse

En France, la demande globale de produits pétroliers a connu un recul de 8 % entre 1990 et 2009. S'agissant des produits consommés, deux évolutions significatives doivent être notées : un accroissement de la consommation de gazole routier (+ 20 % depuis 2000) et une réduction de la consommation d'essence (- 35 % depuis 2000). Le secteur français du raffinage est, par conséquent, confronté à la gestion d'un surplus croissant d'essence et à une demande accrue de gazole routier. La production des raffineries est assez rigide : à partir d'une tonne de pétrole brut, les proportions d'essence et de gazole produites sont relativement constantes. Les États-Unis, vers qui la France exportait jusqu'alors son excédent d'essence, ont réduit leurs importations en raison de leur baisse de consommation pétrolière intérieure. Dans ce contexte, les industriels du secteur pétrolier se trouvent face au choix suivant : accroître leurs importations pour les produits déficitaires ou réaliser des investissements pour créer de nouvelles unités de conversion (hydrocraquage) qui permettent d'augmenter la capacité de production de gazole. En France, depuis plusieurs années, les investissements dans le secteur du raffinage ont eu pour objectif principal d'adapter les installations aux obligations de qualité des produits pétroliers, notamment par l'amélioration et l'addition de capacités d'hydrodésulfuration (élimination du soufre des charges à traiter et des produits) et de faire évoluer les installations existantes pour réduire les émissions atmosphériques. Ces investissements ont peu concerné la création de nouvelles unités permettant d'augmenter la capacité de production de gazole. Les seuls investissements réalisés dans ce sens sont ceux de Total à la raffinerie de Normandie, avec la construction d'un hydrocraqueur de distillats sous vide, pour un montant de 550 MEUR, mis en service en novembre 2006 et générant une augmentation de 8 % de la production de gazole de la raffinerie, et ceux d'Esso à la raffinerie de Port-Jérôme-Gravenchon, permettant de désulfurer des charges de gazole lourd, pour un montant de 300 MEUR, en 2005. Cela s'explique notamment par le fait que ces investissements très importants ne sont économiquement réalisables que sur les plus grosses raffineries. Les investissements, utiles pour adapter les capacités de raffinage existantes aux évolutions de la demande, sont financés par les marges de raffinage. Or, on a constaté un effondrement des marges de raffinage en 2009 (- 60 % entre 2008 et 2009). Depuis quelques années, les seules régions du monde qui bénéficient d'investissements pour des projets de nouvelles raffineries et d'extension de capacité sont celles où la demande de produits pétroliers reste forte (essentiellement l'Asie) et des régions productrices (Moyen-Orient). Cette faible

attractivité de l'outil du raffinage s'est traduite par le désengagement des opérateurs intégrés, remplacés par des acteurs de moindre taille. Après la vente par BP de la raffinerie de Lavéra à la société britannique INEOS en 2005, Shell a décidé, en 2007, de céder ses raffineries françaises à deux groupes industriels : Lyondell-Basell et Pétroplus. À ce jour, Pétroplus a mis en vente l'une des raffineries (Reichstett) rachetée à Shell. Désormais, un tiers des raffineries françaises appartient à des groupes dits « non intégrés ». Les mêmes constats sont faits dans les autres pays d'Europe, où 10 % environ des raffineries sont en vente. Dans ce contexte préoccupant pour l'industrie française de raffinage, le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat (MEEDDM) et le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi ont organisé, le 15 avril 2010, une table ronde nationale sur le raffinage. Cette réunion rassemblait des parlementaires, les organisations syndicales du secteur du raffinage, les principales entreprises du raffinage françaises, des experts nationaux et internationaux, ainsi que des intervenants du secteur de la logistique pétrolière. Elle a permis d'établir les principes suivants : le maintien d'une industrie du raffinage constitue un enjeu européen et national à la fois pour l'indépendance énergétique et pour la sécurité d'approvisionnement ; l'industrie du raffinage doit tenir compte de l'évolution structurelle de la demande pour investir en faveur de son avenir ; les démarches de progrès au sein de l'industrie du raffinage prennent tout leur sens si elles participent à des démarches d'une dimension européenne ; le dialogue étroit entre les entreprises et leurs salariés est plus que jamais nécessaire. Jugeant que les constats établis lors de cette table nécessitaient des approfondissements spécifiques, le MEEDDM et le ministère de l'économie, de l'industrie et de l'emploi ont proposé que les discussions tenues lors de la table ronde se prolongent sous la forme de trois groupes de travail qui porteront respectivement sur : les déterminants de la compétitivité de l'industrie du raffinage ; l'évolution des débouchés et des ressources ; les enjeux prospectifs de cette industrie en termes de recherche, d'innovation et de formation. Un rapport synthétisant les réflexions des trois groupes de travail, sous la coordination de la direction générale de l'énergie et du climat du MEEDDM, a été demandé pour le second semestre 2010.

Données clés

Auteur : [Mme Valérie Rosso-Debord](#)

Circonscription : Meurthe-et-Moselle (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 77365

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et mer

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 avril 2010, page 4612

Réponse publiée le : 21 septembre 2010, page 10272