



# «La société dépend des énergies fossiles»

Quelques mois après son entrée en fonction, Niklaus Boss, le nouveau directeur de l'Union pétrolière suisse, expose sans tabous ni langue de bois les enjeux majeurs attendant l'ensemble de la branche au cours de la décennie à venir.



«L'efficacité énergétique est l'élément clé», estime Niklaus Boss, directeur de l'Union pétrolière.



## » A quand des voitures immobilisées faute de carburant?

Niklaus Boss\*: jamais!

### Certaines sources assurent pourtant que le pétrole n'est pas éternel...

Vaste sujet. Tout dépend de quel pétrole il est question. Les estimations actuelles tablent sur des réserves connues ou facilement exploitables pour les 45 prochaines années. La croûte terrestre abrite quelque six milliards de tonnes de pétrole. Seul un sixième est aujourd'hui exploité. Mais il sera toujours plus difficile et coûteux d'extraire les gisements.

### Cela n'engendrera-t-il pas de nouveaux problèmes environnementaux?

Il peut y avoir des incidences. Mais la société a besoin de pétrole, nous sommes fortement dépendants des carburants fossiles. Il s'agit de répondre à la demande, en respectant l'environnement.

### Au fond, l'arrivée des motorisations hybrides et électriques tombe à pic...

Oui, d'autant plus qu'il est nécessaire d'économiser les ressources pétrolières. L'efficacité énergétique devient l'élément clé. Même si un moteur hybride a besoin d'énergie fossile, la combinaison des technologies restera longtemps encore la panacée. Le pétrole a l'avantage d'avoir une densité importante. Il suffit d'une petite surface pour stocker une grande quantité. L'automobiliste est habitué à une autonomie de 600 à 800 kilomètres. Il refuse de devoir s'arrêter tous les 200 kilomètres. De plus, nous avons tendance à oublier que l'électricité est produite avec des énergies fossiles. Un trois litre diesel est plus propre qu'une voiture électrique. La meilleure alternative consiste à poursuivre le développement des moteurs traditionnels.

### La consommation diminue-t-elle?

Légèrement. En Suisse, si l'on prend en considération la période de 1990 à nos jours, nous utilisons la même quantité de pétrole, soit 12 millions de tonnes par an. Durant le même laps de temps, la population a augmenté d'un million de personnes et le nombre de véhicules à moteurs de 42%. L'efficacité énergétique s'avère donc la voie à suivre. L'Union pétrolière est partie prenante de la Fondation centime clima-

tique. Mais la loi sur le CO<sub>2</sub> s'est engagée sur un chemin tortueux. Nous avons parti-



## «Le Suisse désire un moteur puissant pour dépasser occasionnellement sur une route de montagne.»

cipé à la création de ladite fondation qui, à notre sens, prend une mauvaise direction. Les mesures de compensation internes sont irréalistes. Le CO<sub>2</sub> est un problème global. En Suisse, la compensation d'une tonne de CO<sub>2</sub> coûte 200 fr. alors qu'en Chine, le tarif est de 20 fr. Pour le même montant nous pourrions compenser dix fois plus. Et puis, le climat ne connaît pas de frontières. Que l'on me comprenne bien, nous soutenons sans réserve une réduction de 20% du CO<sub>2</sub>, mais nous ne sommes pas d'accord avec la manière d'atteindre cet objectif.

### Le sort de la raffinerie de Cressier inquiète. Cette activité a-t-elle un avenir en Suisse?

Les deux sites de Collombey et Cressier ont des problèmes. Dans un contexte général de surcapacité, nos raffineries sont les nains de l'Europe. Elles ont aussi un important retard à combler. Suite aux difficultés de Petroplus, l'exploitation de Cressier a momentanément été suspendue. La situation de la raffinerie Tamoil, en Valais, est également précaire. Le canton a sommé ses responsables d'assainir le site.

### Et si les deux fermaient?

Ce serait un énorme défi pour la Suisse de pouvoir absorber les transports supplémentaires sur des infrastructures ferroviaires surchargées.

### Les automobilistes sont fâchés. Ils estiment que la faiblesse du dollar tarde à être répercutée sur les prix à la pompe. A qui profite cette situation?

A personne. D'autant plus que l'affirmation est fautive. Pour le client, la situation est difficile à comprendre. Trois facteurs entrent en jeu. Le prix du baril à la bourse, le cours du dollar et les frais de transport.



Dernièrement, alors que le cours du billet vert plongeait, le prix du brut augmentait, passant de 80 à 120 dollars le baril. La bourse neutralisait l'effet de change. En août, les deux paramètres ont chuté et le prix à la colonne a été rapidement revu à la baisse. Si la bourse et la conversion du dollar partent à la hausse, alors le tarif du carburant augmente. En Suisse, les marges des pompistes n'ont pas changé, elles se sont même légèrement péjorées.

**Où en est-on dans le délicat dossier de la prolongation des heures d'ouverture des shops des stations-service?**

L'initiative parlementaire de Christian Lüscher demande l'ouverture nocturne des magasins des stations-essence sur les autoroutes et les routes nationales. Aujourd'hui, la législation permet aux propriétaires des stations-service de vendre des carburants «Les voitures du futur ne devraient consommer que deux ou trois litres.»

et d'exploiter un coin cafétéria 24 heures sur 24. Mais le magasin proposant des articles d'usage quotidien doit être fermé la nuit. Le dossier devrait être sur le bureau du parlement pour la session de printemps.

Opposés à toute extension du temps de travail, les syndicats font planer la menace du référendum. Mais nous restons persuadés qu'une telle offre correspond à la demande.

**Les discussions autour de l'énergie vont bon train. Avez-vous un message à faire passer qui concerne les automobilistes?**

L'économie helvétique dépend des énergies fossiles à raison de 54%. La situation ne peut être corrigée en deux ou trois ans. Mondialement, la part des énergies fossiles – charbon, gaz ou pétrole – est de 82%. Pour l'automobile, il convient d'ajouter les rejets de CO<sub>2</sub>. Les voitures de l'avenir ne devraient consommer que deux, trois ou quatre litres. Les conducteurs devraient peut-être se contenter d'une centaine de chevaux plutôt que de 250. Mais le constat est implacable: en Suisse la consommation moyenne est 15% plus élevée qu'en Europe. L'Helvète désire le moteur le plus puissant, pour pouvoir, à l'occasion, accélérer et dépasser sur une route de montagne. «

Propos recueillis par Heinz W. Müller

\* **Niklaus Boss, 47 ans, a pris la direction de l'Union pétrolière au milieu de l'année 2011. Les 28 membres de l'Union couvrent 95% des importations suisses de brut et de dérivés du pétrole.**