



Mettre fin à l'importation de pétrole russe

Comment l'Europe peut réduire de 35 % sa demande de pétrole pour les transports

Mai 2022

Synthèse

La Russie est le deuxième plus grand exportateur de pétrole au monde et l'Europe est son plus grand client. La Russie fournit actuellement un baril sur quatre de pétrole consommé en Europe, dont les deux tiers sont utilisés dans les transports. Le Royaume-Uni a annoncé l'interdiction des importations de pétrole russe et l'Union européenne a annoncé l'arrêt progressif des importations de pétrole russe d'ici la fin de 2022.

Ce document évalue comment, et dans quelle mesure, l'UE pourrait mettre fin aux importations de pétrole russe, tout en réduisant la demande de pétrole. Ceci permettrait d'éviter de créer de nouvelles dépendances par rapport à d'autres États producteurs de pétrole, notamment les régimes autoritaires tels que l'Arabie saoudite ou l'Iran.

Notre analyse révèle que certaines mesures d'économies d'énergie associées à un programme d'électrification de véhicules rapide pourraient réduire la demande de pétrole de 38,8 Mtep d'ici 2023, soit l'équivalent de 48 % du pétrole russe utilisé dans les transports en Europe (ou 12 % de la demande totale de transport de l'UE). Alors qu'il serait temporairement nécessaire de se procurer les 52 % restants auprès d'autres pays fournisseurs, d'ici 2030, la demande de pétrole de l'UE pourrait diminuer de 35 % par rapport à celle de 2019. Ceci permettrait de se sevrer entièrement du marché de pétrole Russe.

En mettant l'accent sur les économies d'énergie et l'électrification, la stratégie de sécurité énergétique à court terme de l'Europe serait non seulement conforme aux engagements de l'UE en matière de climat, mais elle contribuerait également à faire baisser les prix mondiaux du pétrole.

Mesures d'économies d'énergie (mesures à court terme)

Il est théoriquement possible (et facile) de rendre notre système de transport plus efficace - et ceci à court terme. Par exemple, le taux d'occupation moyen des voitures est de 1,6 personne par véhicule et un cinquième des camions roulent à vide. Une liste de mesures immédiate, comprenant la mise en place du télétravail deux fois par semaine, la réduction de la vitesse des voitures et des camions et la limitation des voyages d'affaires en avion, permettrait déjà d'économiser 26,8 Mtep, soit environ 8,1% de la demande de pétrole pour les transports.

De plus, il est essentiel que les gouvernements européens ne fassent pas baisser artificiellement les prix des carburants. Les 14 milliards d'euros de réduction des taxes sur les carburants annoncés par 18 pays européens en mars 2022 ont déjà provoqué une consommation supplémentaire de pétrole de 3,3 Mtep. Si ces mesures étaient prolongées, elles coûteraient 52 milliards d'euros et ajouteraient 12,9 Mtep de consommation de pétrole d'ici à la fin de 2022. Il serait préférable de laisser le prix du pétrole augmenter et d'accorder une aide au revenu ciblée, de préférence sous la forme d'une allocation mensuelle en espèces, aux familles à faibles et moyens revenus.

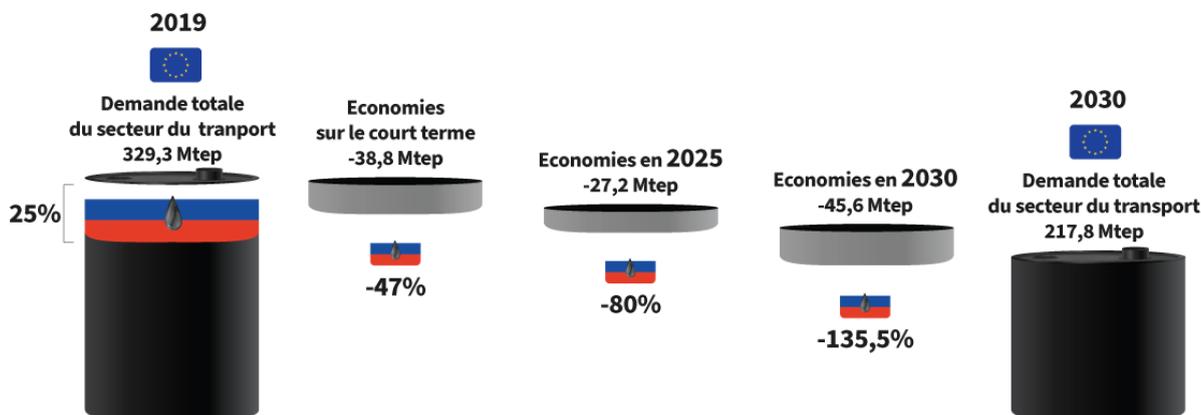
Combiné avec les mesures immédiates de réduction de la demande, cela équivaut à une réduction de 11,8 % de la consommation de carburant pour les transports.

Électrification rapide (mesures à moyen terme pour 2025 et 2030)

Il faut un peu plus de temps pour que la transition complète des véhicules thermiques vers des véhicules zéro émission ait un effet visible sur la demande de pétrole. Cependant, cette transition est irréversible et constitue l'élément principal de la réduction de la demande en pétrole. Des mesures telles que l'obligation pour les constructeurs automobiles et les constructeurs de camions de vendre des véhicules électriques plus abordables (grâce à des normes plus ambitieuses en matière d'émissions pour les voitures et les camions) et des actions visant à électrifier les véhicules à kilométrage élevé, réduiraient la demande de pétrole de 27,2 Mtep supplémentaires d'ici 2025.

Il est important de souligner que les véhicules à kilométrage élevé constituent un levier important de la réduction de la demande de pétrole russe. Les voitures de société, les taxis, les bus, les camionnettes de livraison et les camions représentent 8 % du parc automobile européen, mais consomment 19 % du pétrole utilisé pour le transport. L'électrification des voitures de société permet d'économiser 2,25 fois plus de pétrole que l'électrification des véhicules privés à court terme.

Économies de pétrole dans le secteur du transport



La demande de pétrole et le prix du pétrole

L'Europe est le deuxième plus grand importateur de pétrole au monde. Si l'UE venait à réduire l'importation de pétrole russe, elle devrait se tourner vers d'autres fournisseurs. La Russie devrait alors vendre son pétrole à des prix réduits dans d'autres parties du monde. Par exemple, l'Inde et la Chine importeraient davantage de pétrole russe et moins de pétrole saoudien, qui deviendrait disponible pour le marché européen. Toutefois, une partie du pétrole russe (par exemple, le pétrole transporté par oléoduc) ne pourrait pas être facilement ou rapidement réorientée vers de nouveaux acheteurs. Cela pourrait créer des perturbations et des flambées de prix sur un marché mondial du pétrole déjà tendu. Dans ce contexte, la réduction de la demande de pétrole est la mesure la plus efficace que les nations (européennes) peuvent prendre pour faire baisser le prix mondial du pétrole et les pressions inflationnistes qui y sont liées.

Recommandations politiques

L'UE peut et doit progressivement réduire ses importations de pétrole russe, de préférence en introduisant un droit de douane ou une taxe (avec un taux progressif) sur les exportations de pétrole russe vers l'Europe. Si l'UE veut éviter de créer de nouvelles dépendances à l'égard de régimes autoritaires, tels que l'Arabie saoudite et l'Iran, il est essentiel que la diminution des importations de pétrole russe s'accompagne de mesures d'économies d'énergie et d'électrification rapide.

La stratégie "RepowerEU" de l'UE va permettre de créer des mécanismes et règles au niveau européen pour réduire la demande de pétrole à court terme. Les mesures clés comprennent :

1. Des Normes d'émissions plus strictes pour les voitures, les fourgonnettes et les camions, qui passeront à -30 % (au lieu de -15 %) à partir de 2025, afin d'obliger les constructeurs

automobiles à vendre une plus grande proportion de véhicules entièrement électriques d'ici 2025 ;

2. Une nouvelle réglementation européenne visant à l'électrification des "grandes" flottes de véhicules de société (flottes de plus de 20 véhicules). En 2025, 50% des nouvelles immatriculations devront être des véhicules électriques. Ceci permettrait d'atteindre 100% de d'achats de véhicules électriques en 2030. Des résultats similaires peuvent être obtenus grâce à la Directive sur l'Efficacité Énergétique, via laquelle les États membres pourraient imposer des objectifs d'économie de carburants au sein des flottes d'entreprise.
3. Un programme de modernisation des camions au niveau européen pour accélérer l'adoption de dispositifs aérodynamiques sur les côtés et à l'arrière des camions. Ce programme devrait comporter des subventions (similaires à celles d'un programme allemand existant) et une obligation légale d'équiper les camions circulant dans l'UE de dispositifs aérodynamiques et des pneus efficaces d'ici 2025. Ce nouveau programme devrait également mettre à jour la législation européenne afin de fixer les limiteurs de vitesse des camions à 80 km/h.
4. L'inclusion du transport maritime dans la Directive sur l'Efficacité Énergétique, exigeant que les navires réduisent leur consommation d'énergie de 41 % d'ici 2030. La Commission Européenne devrait également introduire un amendement exigeant que, d'ici 2030, 6 % du carburant des navires et 2 % de celui de l'aviation soient des carburants de synthèse à base d'hydrogène vert (e-fuels).
5. Une stratégie européenne pour soutenir les États membres qui cherchent à faire face aux prix élevés du carburant. Cette stratégie devrait inclure des propositions sur les meilleures alternatives aux réductions des taxes sur les carburants (par exemple, des allocations en espèces) et des recommandations pour taxer les bénéfices excessifs des compagnies pétrolières. Cette stratégie devrait également encourager vivement les États membres à éviter de brûler des cultures vivrières pour produire du carburant et prévoir une certaine souplesse dans la législation européenne pour y parvenir.

Annexe

Nous montrons ici l'impact d'un large éventail de mesures. Notez que les mesures d'un même mode ne peuvent pas être directement ajoutées les unes aux autres. Certaines mesures (par exemple les mesures à moyen terme pour les flottes de voitures) ne peuvent pas être combinées, car les mesures politiques utilisées pour réaliser les économies s'excluent mutuellement. Vous trouverez plus de détails dans une future publication sur les mesures à court, moyen et long terme visant à réduire et à supprimer rapidement la consommation de pétrole dans les transports.

Résumé des mesures à court terme

Mode de transport	Mesure	Niveau *	Economie de pétrole Mtep; 2030 vs 2019 (% au sein du mode de transport)	Précisions sur la mesure de T&E

Transport routier	Remplacer les réductions de la taxe sur le carburant par des mesures de soutien au revenu.	N	12.9 (5.1%)	Calculé sur la base des réductions nationales des taxes sur le carburant mises en œuvre sur une année complète.
Voitures	Réduction due à l'augmentation du télétravail.	N/E	5.0 (3.3%)	Économies découlant du plan en 10 points de l'IEA, adaptées à la consommation de pétrole de l'UE
Voitures	Utilisation des transports publics, du vélo, de la marche.	I/L/N	3.7 (3.3%)	Économies découlant du plan en 10 points de l'IEA, adaptées à la consommation de pétrole des voitures de l'UE.
Voitures	Abaissement à 100 km/h des limites de vitesse sur les autoroutes.	N	5.0 (3.3%)	Économies découlant du plan en 10 points de l'IEA, adaptées à la consommation de pétrole des voitures de l'UE.
Voitures	Limitation de la vitesse à 30 km/h dans les villes.	L/N	-	Une mesure de second ordre pour faire en sorte que la conduite en ville soit plus sûre et plus silencieuse, et pour dissuader l'utilisation inutile de la voiture afin d'éviter l'effet rebond.
Camions	Abaissement des limites de vitesse.	N/E	2.5 (4.3%)	80 km/h pour les véhicules lourds et 100 km/h pour les camionnettes sur les autoroutes.
Camions	Aménagement aérodynamique des remorques	UE	2.0 (3.4%)	En supposant que (en moyenne) tous les camions et remorques sont équipés d'au moins un des dispositifs aérodynamiques suivants: jupes latérales, déflecteurs arrières, carénages de toit de cabine
Camions	Eco-conduite	E	1.5 (2.5%)	En supposant que la moitié des chauffeurs de camions soient formés à l'éco-conduite, y compris le système de gestion des performances d'éco-conduite.
Camions	Pneus performants et contrôle de la pression	UE/E	1.5 (2.5%)	En supposant qu' un quart des camions sont équipés de pneus à faible résistance au roulement avec un système de contrôle et de réglage de la pression des pneus.

Aviation	Réduction de 50 % des voyages d'affaires	E	6.0 (12.4%)	Jusqu'à 13 Mtep économisées en 2050 par rapport au "business as usual".
Aviation	Taxe d'urgence sur les billets d'avion	UE	[2.13,4.26] (4.4%, 8.8%)	[10, 20 €] taxe sur les vols intra-EEE, [50, 100 €] taxe sur les vols extra-EEE.

Tableau 1 : Résumé des mesures à court terme. *Niveaux : I=individus ; E=entreprises, institutions, organisations, universités ; L=autorités locales/urbaines ; N=gouvernement national ; UE=mise en œuvre par l'UE.

Résumé des mesures à moyen terme

Mode de transport	Mesure	Niveau*	Economie de pétrole Mtep; 2030 vs 2019 (% au sein du mode de transport)		Précisions sur la mesure T&E
			CE	T&E	
Flottes de voitures de société	Obligation de la Directive Efficacité Énergétique pour les grandes flottes de voitures	UE	14.4 (48%)	20.7 (69%)	Obligation, dans le cadre de la DEE, que les flottes comptant plus de 20 véhicules légers réduisent leur consommation de carburant par rapport aux niveaux de 2021 de 20 % d'ici 2025 et de 50 % d'ici 2030. *Tous les calculs relatifs aux flottes incluent les économies réalisées lorsque les véhicules entrent dans le parc privé.
Flottes de voitures de société	Renforcer les mesures fiscales	N	-	6.6 (29%)	Les gouvernements nationaux adoptent des mesures fiscales incitatives, notamment la suppression progressive des amortissements et des réductions de TVA pour les voitures polluantes et l'augmentation de l'imposition des avantages en nature pour les voitures de société en fonction des émissions des véhicules.
Voitures	Normes d'émissions CO2 renforcées	UE	13.6 (8%)	30.6 (19%)	Objectifs de réduction de 30% en 2025, 45% en 2027 et 80% en 2030
Vans	Normes d'émissions CO2 renforcées	UE	3.3 (12%)	7.4 (26%)	Objectifs de réduction de 25% en 2025, 45% en 2027 et 80% en 2030
Camions	Normes d'émissions	UE	1.5	10.9	Objectifs de réduction de 15% en 2025, 30% en 2027 et 65% en 2030

Mode de transport	Mesure	Niveau*	Economie de pétrole Mtep; 2030 vs 2019 (% au sein du mode de transport)		Précisions sur la mesure T&E
			CE	T&E	
	CO2 renforcées				
Camions	Efficacité de la logistique	E/N	-	7	Réformes rapides et ambitieuses de la tarification routière et normalisation des données et des informations avec utilisation obligatoire de logiciels numériques et de plateformes de réservation. (En supposant une augmentation de la charge utile de 10 % en moyenne)
Aviation	Taxer les carburants d'aviation, empêcher l'expansion des aéroports	N	-	Up to 6.3*	Il s'agirait de mesures visant à empêcher la croissance du nombre de passagers. *Les économies se réfèrent à une base de référence de 2030, en supposant que les niveaux de trafic de loisirs sont maintenus aux niveaux de 2019.
Aviation	Transfert des vols court-courriers vers le train à grande vitesse	UE/N/E	-	2.3	Amélioration substantielle de la connexion, de la vitesse et de la tarification du train à grande vitesse.
Transport maritime	Mesures d'efficacité technique et opérationnelle	UE	-	7.5 (25.9%)	Amélioration des moteurs, optimisation de la coque et des hélices, assistance au vent et réduction de 20 % de la vitesse. La consommation supplémentaire de pétrole due à l'augmentation de la demande de transport maritime est déduite des économies réalisées.
Transport maritime	Électrification côtière	UE	1.0 (3.2%)	2.0 (6.6%)	Le mandat de poste d'amarrage à émissions zéro s'applique à tous les navires de passagers à partir de 2025, puis aux porte-conteneurs, aux pétroliers et aux transporteurs de vrac réfrigérés à partir de 2030 et enfin à tous les autres navires d'ici 2035.
Transport maritime	Adoption des carburants propres	UE	1.3 (4.4%)	3.5 (12.3%)	Les valeurs supposent l'absence de réduction de vitesse ou de mesure d'efficacité, puisqu'aucune proposition n'a été faite dans ce sens. Notez que les économies incluent les biocarburants issus de déchets et que le GNL n'est pas comptabilisé comme une "économie de pétrole" car il s'agit toujours d'un combustible fossile. Calculs issus de la

Mode de transport	Mesure	Niveau*	Economie de pétrole Mtep; 2030 vs 2019 (% au sein du mode de transport)		Précisions sur la mesure T&E
			CE	T&E	
					comparaison entre le scénario de la Commission Européenne et un scénario dans lequel les objectifs sont avancés de 5 ans, comprenant un sous-objectif de 86PJ pour les carburants de synthèse à base d'hydrogène vert (e-fuels).
Transport maritime	CCfD (Carbon Contracts for Difference) du système d'échange de quotas d'émission	UE	-	2.3 (8.0%)	Supposant qu'un mécanisme explicite est prévu par la loi

Tableau 2 : Résumé des mesures à moyen terme. *Niveaux : I=individus ; E=entreprises, institutions, organisations, universités ; L=autorités locales/urbaines ; N=gouvernement national ; UE=mise en œuvre par l'UE. CE fait référence aux propositions Fit for 55 de la Commission européenne, T&E fait référence aux recommandations de T&E sur les propositions Fit for 55 ou d'autres leviers réglementaires.