

Rapport annuel



Sommaire

- 1** Avant-propos
- 4** Entretien: «Passage de témoin»
- 10** Événements d'Avenergy Suisse
- 14** Médias sociaux
- 18** HSSE
- 20** Conseil d'administration/commissions

- 22** L'année en bref

- 24** Politique suisse
 - Le réalisme en matière de politique énergétique gagne du terrain
 - Biocarburants: en route vers un million de tonnes d'économies de CO₂

- 32** Pétrole en Suisse
 - Pays d'origine du pétrole et des produits pétroliers
 - Importation et vente
 - Mobilité

- 38** International
 - Incertitude et volatilité après l'entrée en fonction de Trump
 - Production, offre, réserves et demande de pétrole

- 42** Organisation
- 45** Statistiques

Chiffres clés

Brut et produits pétroliers			
	2024	2025	2024/2025
en tonnes			%
Ventes intérieures	8 977 483	8 960 907	-0,2
Ventes de carburants diesel et essence	4 776 425	4 748 000	-0,6
Ventes de mazout	1 946 849	1 925 866	-1,1
Ventes d'autres produits	2 254 209	2 287 041	1,5
Importations de brut et de produits pétroliers	9 346 071	9 187 247	-1,7
Importations de brut	2 586 715	3 053 811	18,1
Importations de produits pétroliers	6 759 356	6 133 436	-9,3
Exportations de produits pétroliers	1 045 141	1 106 071	5,8
Production de la raffinerie	2 295 252	2 686 485	17,0

Avenergy Suisse en bref

Avenergy Suisse représente les intérêts des importateurs de combustibles et de carburants liquides. Les membres d'Avenergy Suisse garantissent la sécurité d'approvisionnement de ces agents énergétiques qui sont les plus importants du pays. Ils traitent, entre autres, environ 95% des importations suisses de pétrole brut et de produits pétroliers.

La mission d'Avenergy Suisse consiste, d'une part, à être une plaque tournante pour l'information du grand public et de la branche elle-même pour les agents énergétiques liquides. Pour toutes les questions concernant le transport, la transformation et l'utilisation de ces produits, Avenergy Suisse est le premier point de contact en Suisse. D'autre part, Avenergy Suisse représente, auprès du monde extérieur, les préoccupations de ses membres sur toutes les questions relatives à la branche.

Avenergy Suisse s'engage à maintenir ou à créer la libre concurrence entre les différentes énergies, à traiter les projets législatifs et les questions de mise en application dans le domaine énergétique, environnemental et fiscal, à normaliser qualitativement les agents énergétiques liquides et à fournir des informations sur les produits pétroliers. En outre, nous soutenons et encourageons les énergies innovantes et neutres en CO₂, telles que les combustibles et carburants biogènes, les carburants de synthèse et l'hydrogène.

Avenergy Suisse défend un ordre économique fondé sur la démocratie, le libéralisme et le droit privé et n'interfère en aucune façon dans la concurrence régnant au sein de la branche. Avenergy Suisse est politiquement neutre, n'exerce pas d'activité commerciale et ne vise aucun profit.

Vérification des faits



Daniel Hofer, président d'Avenergy Suisse

Observer l'évolution d'un marché pétrolier en Suisse qui est régi tout à la fois par les lois du marché et la réglementation étatique reste un exercice passionnant. Alors que les ventes de carburant s'élevaient à 7,2 millions de tonnes lors de la dernière année pleine avant la pandémie, elles n'ont atteint que 6,6 millions de tonnes en 2025, soit une baisse de 8,6%. Depuis le creux dû au Covid de 2020, les ventes annuelles se redressent année après année, mais à un rythme ralenti. Ainsi, la comparaison entre les deux «années normales» 2024 et 2025 révèle une croissance de 0,5%, essentiellement due aux biocarburants et aux carburants d'aviation, alors que les carburants classiques destinés au transport routier motorisé sont en recul (diesel) ou n'enregistrent qu'une hausse marginale (essence).

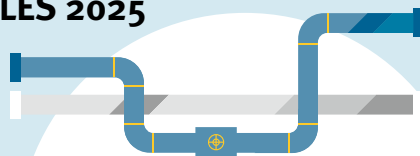
La situation est différente sur le marché du chauffage. Les ventes de fioul de chauffage suivent plus ou moins la trajectoire de réduction des émissions de CO₂ prévue par la loi sur le CO₂. Alors qu'en 2019, les ventes de fioul de chauffage étaient encore de 2,67 millions de tonnes, elles sont tombées à 1,9 million de tonnes en 2025, soit une baisse de 28,1%.

Ces chiffres montrent clairement que les consommateurs sont prêts à prendre des mesures pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, à condition que celles-ci soient abordables et économiquement viables. Dans le secteur du bâti-

ment, on trouve aujourd'hui des alternatives valables à un bon chauffage au fioul, tandis que la transition vers des motorisation faiblement émettrices dans les transports routiers, maritimes et aériens s'avère nettement plus difficile. Cela ne veut pas dire pas que les opérateurs privés du secteur des transports ne veulent pas et ne doivent pas continuer à travailler sur des technologies et des chaînes de valeur à faibles émissions, mais ils doivent pouvoir le faire dans des conditions économiquement attractives. Les prescriptions étatiques ne doivent pas entraîner des coûts excessifs qui portent atteinte à la compétitivité internationale. Il va de soi que la Suisse améliorerait son bilan gaz à effet de serre – cela s'est déjà vu – si des secteurs économiques grands consommateurs d'énergie se voyaient obligés de s'expatrier du fait des coûts prohibitifs de l'énergie et des prescriptions étatiques excessivement difficiles à respecter. Mais une telle éventualité est indigne d'une politique de protection du climat digne de ce nom.

La révision de la loi sur le CO₂ doit être l'occasion d'une remise à plat de ses mécanismes économiques: plutôt qu'une réglementation tatillonne et excessivement idéologique, il faudra privilégier un pilotage par des incitations financières pour orienter les choix et les investissements dans la direction souhaitée. Ainsi, des allègements fiscaux pour les investissements dans les technologies à faibles émissions pourraient encourager les entreprises à se lancer. Pour passer à un système de récompenses financières, le législateur devra faire preuve de courage, innover et sortir des schémas convenus. Plus précisément, je pense qu'il est temps de reconnaître que l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050 ne pourra pas être atteint si on persiste à faire ce qu'on fait actuellement. Inscrit dans d'un système

CHIFFRES CLÉS 2025



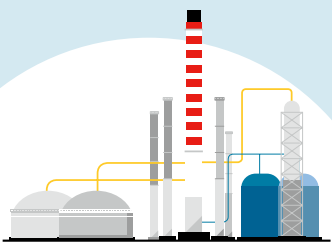
41,8%

des importations se font
par pipeline



2,1 mio.

de tonnes de produits pétroliers
sont importés par le Rhin



30,1%

des produits pétroliers
proviennent de la raffinerie
située en Suisse



**937 mia.
CHF**

Taxe sur la valeur ajoutée
sur combustibles
et carburants

d'incitation, un objectif de zéro émission nette peut jouer un rôle important, mais sans date butoir fixée à 2050. Cela permettrait d'engager la transition de l'économie vers un mode de fonctionnement faiblement émetteur de manière beaucoup plus pragmatique que les prescriptions rigides qui ont les faveurs des politiques et de l'administration. La responsabilité individuelle des entreprises en matière d'émissions serait renforcée, tout comme la recherche du profit. L'interaction entre compétitivité, investissements et, par conséquent, création d'emplois, sans parler de la rémunération des entrepreneurs et des investisseurs, pourrait à nouveau jouer à plein dans l'intérêt de la collectivité.

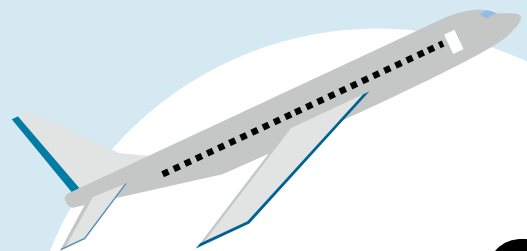
Le cas d'un grand groupe énergétique international qui a décidé au printemps 2026 de suspendre son programme de rachat d'actions, de réduire ses investissements dans les énergies à faibles émissions et de relancer ses activités pétrolières pour rétablir sa compétitivité illustre les effets d'une politique énergétique mal orientée. Cette même entreprise s'astreint par ailleurs à un programme d'austérité drastique. Dans cet exemple, il n'y a que des perdants, du moins dans l'immédiat: les investisseurs – dont de nombreuses caisses de pension –, les salariés, mais aussi les utilisateurs potentiels d'énergies faiblement émettrices.

Les événements qui se déroulent au Moyen-Orient prouvent qu'il est temps de revoir la politique énergétique et d'adopter une approche qui tienne compte des réalités et non plus de vœux pieux. La guerre nous rappelle une fois de plus que face à une concurrence mondiale chaque État est seul responsable de sa prospérité économique et de sa sécurité stratégique. Ne serait-ce que pour cette raison, un objectif de zéro émission nette à date fixe (2050) n'a plus grand sens aujourd'hui.



**5,37 mia.
CHF**

Recettes fiscales
sur combustibles
et carburants



+3,2%

Augmentation des ventes de kérosène

«Passage de témoin»

Le directeur sortant d'Avenergy Suisse s'entretient avec son successeur, Olivier Fantino, sur les grandes questions des années passées et à venir. Olivier Fantino dirige depuis 2018 l'association routesuisse, dont Avenergy Suisse est également membre. Les deux interlocuteurs ont déjà collaboré sur de nombreux projets.

Olivier Fantino (OF): Roland, tes 13 années en tant que directeur d'Avenergy Suisse ont été marquées par de nombreux facteurs externes, qu'ils soient politiques ou économiques. Qu'en retiens-tu?

Roland Bilang (RB): Le phénomène marquant, c'est indéniablement l'intensification du débat sur le climat au sein de la société et, par conséquent, dans la sphère politique. Si l'on consulte les premiers rapports annuels de mon mandat chez Avenergy Suisse – qui s'appelait encore l'Union pétrolière –, on constate que les objectifs en matière de climat étaient, durant la première moitié de la dernière décennie, nettement moins présents et bien plus réalistes qu'aujourd'hui. Cela a changé pendant l'hiver 2018/2019 avec une certaine lycéenne suédoise qui faisait grève. À l'époque, nous avons certainement sous-estimé l'impact de ce mouvement climatique mené par des jeunes.

DÉBAT SUR LE CLIMAT

OF: En effet, le mouvement ne s'est pas limité à la jeunesse.

RB: Exact! Pendant l'année électorale fédérale 2019, le monde politique a contracté la fièvre climatique. Nous avons été très déçus de voir que de

nombreux élus du camp bourgeois se sont ralliés sans réserve aux revendications les plus radicales comme l'abandon définitif des énergies fossiles. On voit le résultat aujourd'hui: la collectivité doute, la société est littéralement noyée sous des revendications de plus en plus irréalistes et inatteignables. Sans parler de la charge administrative imposée aux entreprises au nom de la protection du climat. Pour moi, les premières victimes de cette dérive sont la crédibilité des décideurs politiques et la confiance des acteurs du marché envers les pouvoirs publics.

OF: Alors que le secteur pétrolier ne manque pas de bonnes recettes pour évoluer dans ce contexte politique...

RB: En ce qui concerne le travail politique, nous espérons et espérons toujours convaincre la population et les décideurs en posant des faits, c'est-à-dire en rappelant l'importance capitale du pétrole pour notre approvisionnement énergétique et notre prospérité. Malheureusement, nous n'y sommes pas toujours parvenus, comme le montrent les résultats des référendums sur la loi sur l'énergie de 2017 et sur l'initiative pour la protection du climat



On ne peut s'empêcher de penser que l'esprit pionnier n'est pas le bienvenu chez nous lorsqu'il s'accompagne d'une exigence de rentabilité.»

Roland Bilang



Roland Bilang

Olivier Fantino

« Comme branche d'importance systémique, le défi le plus important à mes yeux est de garantir l'approvisionnement énergétique de la Suisse afin de préserver notre prospérité. »

Olivier Fantino

de 2023, même si, dans de nombreux scrutins, nous avons été suivis.

CARBURANTS ALTERNATIFS

OF: La branche s'est également fortement investie dans les énergies alternatives, qui sont appelées à remplacer un jour les sources fossiles.

RB: Bien avant la surenchère médiatique autour du climat, certains de nos membres avaient déjà commencé à commercialiser des carburants renouvelables d'origine biogénique. A l'époque, celle de mes débuts à l'Union pétrolière, il s'agissait de quelques pionniers prêts à assumer le risque entrepreneurial. Pour être honnête, j'ai eu des moments de questionnement. Moi qui pensais travailler pour les «pétroliers», j'ai parfois eu l'impression de me retrouver dans le monde agricole. Mais j'ai rapidement compris l'importance de ce mouvement alors naissant. L'obligation de compensation et l'exonération fiscale ont considérablement amélioré les conditions-cadres pour les biocarburants, et nous avons depuis assisté à une croissance exponentielle de leurs parts de marché. Aujourd'hui, comme on le sait, nous avons presque atteint le maximum

d'incorporation autorisé par les normes pour l'essence et le diesel. Ces volumes de biocarburant permettent d'économiser chaque année 800 000 tonnes de CO₂. Prise isolément, c'est la mesure la plus efficace de notre pays en faveur du climat. Mieux encore, elle n'entraîne ni restrictions ni inconvénients pour quiconque. Ce qui démontre une fois de plus que les solutions techniques auxquelles, en tant qu'ingénieur, je crois beaucoup, ont un réel impact.

OF: La branche s'est également lancée dans la mobilité à l'hydrogène, mais là, les résultats se font attendre, alors que toi et les membres d'Avenergy Suisse avez été des pionniers.

RB: Force est de reconnaître que le bilan est plutôt décevant – pour l'instant, parce que cela pourrait changer –, même si pour moi, les déceptions comportent toujours un aspect salutaire. La politique devrait empoigner la mise en œuvre de ce type de solutions avec plus de détermination et de réalisme qu'aujourd'hui. Et je ne parle pas de financement. Avant même que les premières expériences pratiques aient pu être menées à terme sur



le marché, cette technologie a été asphyxiée à coups de réglementations. Et on a affaire ici à un phénomène européen, pas uniquement suisse, un phénomène qui touche également d'autres secteurs. Le cas de l'hydrogène est juste particulièrement éloquent. On a l'impression que l'esprit pionnier n'est pas le bienvenu chez nous dès qu'il va de pair avec une exigence de rentabilité.

OF: Malgré un contexte politique compliqué, on constate que la part des énergies fossiles reste stable sur le marché.

RB: Et cela n'a rien d'étonnant. L'essence, le diesel et le fioul, mis à part les émissions indésirables de CO₂ lors de leur combustion, ne pré-

sentent que des avantages. À notre avis, ceux-ci ne sont pas suffisamment pris en compte par les responsables politiques, qui ont une vision étroite de la protection du climat. Je trouve cela préoccupant. La crise énergétique de l'hiver 22/23 a mis en lumière une vérité – que beaucoup, sans doute, refusent de voir –: le pétrole est la «dernière ligne de défense de la civilisation», pour reprendre les mots de mon adjoint Fabian Bilger. La haute densité énergétique des produits pétroliers, qui va de pair avec une logistique de stockage et de transport simple et redondante, n'est égalée par aucune autre source d'énergie, à l'exception peut-être des barres de combustible d'uranium. Je vais vous faire un aveu : pendant toute mes années passées dans l'industrie pétrolière, le nucléaire est toujours resté cher à mon cœur.

PERCEPTION MÉDIATIQUE

OF: Quels sont les sujets qui ont eu don de t'agacer?

RB: Heureusement que j'ai dans mon équipe deux communicants hors pair, Ueli Bamert et Martin Stucky, toujours prêts à répondre aux questions des médias sur le prix à la pompe avec une patience d'ange. Ces questions, nous y avons droit depuis des années, et je ne suis malheureusement pas le plus patient des interlocuteurs. Quand on songe que les carburants pèsent moins sur le budget moyen des ménages suisses qu'il y a 13 ans, j'avoue que je ne comprends pas toute cette agitation autour du prix de l'essence et du diesel, sauf peut-être en situation de tension extrême comme au début de la



L'un des changements majeurs est le développement rapide de l'intelligence artificielle, qui change complètement la donne en matière de perspectives énergétiques.»

Olivier Fantino



«La société est littéralement torpillée par des objectifs de plus en plus irréalistes et inatteignables, ce qui la plonge dans une profonde incertitude.»

Roland Bilang

guerre en Ukraine il y a 4 ans. D'un autre côté, cet intérêt porté au prix des carburants montre une vraie proximité entre la branche et ses clients. Je pense que la grande majorité de la population est tout simplement heureuse que l'industrie pétrolière existe.

Olivier, comment perçois-tu les relations avec les médias?

OF: Malheureusement, les médias sont de moins en moins objectifs et factuels, et ils influencent bien évidemment l'opinion publique, mais aussi les élus et les représentants de l'administration. Paradoxalement, l'info en continu et en direct et les nouvelles technologies de l'information ont transformé le travail journalistique à un point tel que l'esprit critique, l'analyse, le travail de fond basé sur l'investigation et la vérification des faits n'y ont plus leur place. A de rares exceptions près, la rapidité et la quantité priment désormais sur la qualité, et les «stories» qui provoquent l'indignation et l'émotion priment sur l'objectivité. Pour garantir le bon fonctionnement de notre démocratie – y compris le travail des institutions politiques – nous devrions au contraire améliorer la qualité de l'information pour combattre la diffusion massive de fake news via les réseaux sociaux. La qualité et l'objectivité factuelle de l'information sont des éléments qui prennent de plus en plus d'importance dans notre propre communication parce que les médias traditionnels ne s'en soucient plus assez.

RB: Tu as dirigé l'association routesuisse ces huit dernières années, dont Avenergy Suisse est également membre. Selon toi, quels ont été les temps forts de ton mandat chez routesuisse?

OF: Lors de mon arrivée chez routesuisse en 2018, le Parlement était en train de réviser la loi sur le CO₂. Trouver une ligne commune au sein des membres a été un véritable défi, tant les avis divergent parfois sur la question. Puis, le changement de législature, suivi de la pandémie du COVID ont tout

remis en question. La continuité et la stabilité des institutions suisses ont rarement été aussi malmenées que pendant la période qui va de 2018 à 2021. routesuisse a soutenu la campagne pour le référendum contre la loi sur le CO₂ menée par Avenergy Suisse, et la votation s'est soldée par une victoire historique malgré un déséquilibre flagrant en termes de couverture médiatique. Cette victoire a par ailleurs démontré que nous sommes capables de gagner même sans le soutien de grandes associations de la mobilité ou du monde économique. Cette capacité référendaire est un élément fondamental de notre crédibilité qu'il s'agira de préserver à l'avenir.

APPROVISIONNEMENT ÉNERGÉTIQUE ET INFRASTRUCTURES

RB: Comment se présentent pour toi les perspectives et les défis pour les «branches routières»?

OF: A mon avis, l'approvisionnement énergétique et l'adaptation de l'infrastructure à la croissance constituent les principaux défis auxquels routesuisse et ses membres seront confrontés, en plus de la politique climatique. Et je crains que l'idéologie de la décroissance – qui s'accommode bien de la guerre et de ses conséquences socio-économiques – continue de séduire, notamment dans les générations qui ne travaillent pas encore ou qui sont parties à la retraite... Une partie croissante de la population réclame moins de trafic, moins d'heures de travail, moins de tout... mais toujours plus de vacances, plus de voyages, plus de salaire, plus de prestations de santé et plus de rentes au moment de la retraite. Or, et il ne faut pas hésiter à le dire, c'est tout simplement impossible! Sans croissance, les attentes de la population ne pourront plus être financées. Au niveau du secteur routier, on risque de voir les embouteillages et les accidents augmenter si la majorité de la population continue de rejeter tout projet d'extension autoroutier – avec tout ce que cela peut entraîner comme conséquences directes et indirectes sur notre prospérité.



Les biocarburants constituent la mesure individuelle la plus efficace prise par notre pays en faveur du climat.»

Roland Bilang

OF: Une dernière question pour toi: tu as défendu les intérêts des membres d'Avenergy Suisse dans un contexte de plus en plus difficile. Comment l'association s'est-elle développée dans l'ensemble, mis à part le fait que, pendant ton mandat, elle a cessé d'être l'Union pétrolière pour devenir Avenergy Suisse?

RB: Il s'agit là d'une décision prise par nos membres, que nous avons simplement préparée, au sein du secrétariat, en collaboration avec le comité. Ce changement de nom s'explique d'une part par des raisons objectives, car, comme je l'ai mentionné, l'association s'intéresse de près aux énergies alternatives. D'autre part, il symbolise une décennie de changement et de réorientation interne.

Nous avons, avec mon équipe, réussi à moderniser de façon significative le fonctionnement de l'association ces dernières années. Non pas comme une fin en soi, mais pour continuer à répondre aux exigences complexes de notre environnement et aux besoins de nos membres. Je suis très reconnaissant au président et au comité de nous avoir toujours soutenus dans cette voie. Et cette évolution n'aurait pas été possible sans l'engagement considérable de mon adjoint Fabian Bilger et de notre cheffe de projet Samira Ilg. C'est notamment dans le sillage de la pandémie de Covid que nous avons beaucoup développé notre «boîte à outils» technologique qui, depuis, n'a pas cessé d'être mise à jour. Le secrétariat peut aujourd'hui mettre à disposition les différentes compétences de l'équipe de manière efficace et rapide, sans être nécessairement là en présentiel du matin au soir. Je pense que cette association est tout à fait à la pointe en matière de veille médias, de veille politique, de collecte et de traitement des données et de maîtrise des outils de communication.

Quels défis vois-tu venir dans le secteur des huiles minérales, que tu vas désormais représenter?

OF: Comme branche d'importance systémique, le défi le plus important à mes yeux est de garantir l'approvisionnement énergétique de la Suisse afin de préserver notre prospérité et notre qualité de vie. Le contexte de tensions géopolitiques croissantes est une source de risques additionnels, qui



Roland Bilang a dirigé le secrétariat d'Avenergy Suisse d'avril 2013 jusqu'à son départ à la retraite à l'été 2026. Auparavant, il a occupé pendant sept ans le poste de directeur général du Forum Nucléaire Suisse et a été membre de la direction d'une grande agence de relations publiques. Il a suivi des études d'ingénieur agronome à l'EPFZ, qu'il a complétées par un doctorat en biotechnologie.

Olivier Fantino est directeur de Avenergy Suisse à partir de l'été 2026. Auparavant, il a été directeur de routesuisse depuis juin 2018. Il a également travaillé à la Chambre de Commerce et de l'Industrie à Lausanne et au Touring Club Suisse, comme adjoint responsable politique. Il a étudié les Relations Internationales à l'Université de Genève et était candidat pour le Conseil national en 2015.



s'ajoutent aux problèmes de transport sur le Rhin ou aux sous-capacités de raffinage en Europe – qui ne vont pas s'améliorer dans les décennies à venir. C'est un sujet sensible, parce que nous devons informer l'opinion sur les risques et la portée de ces questions sans pour autant alarmer la population.

En parallèle, l'un des changements majeurs est le développement rapide de l'intelligence artificielle, qui change complètement la donne en matière de perspectives énergétiques et soulève également beaucoup de questions quant aux progrès technologiques futurs.

A moyen terme, les objectifs de neutralité carbone doivent être rediscutés. En effet, la population a décidé de se fixer des objectifs symboliques, sans plan ni mesures claires pour les atteindre. Il faudra que les mesures et le cadre légal garantissent non seulement la neutralité technologique, mais aussi et surtout le bon fonctionnement du marché pour ne pas freiner l'innovation et l'arrivée de nouveaux produits comme les carburants de synthèse. Nous allons bien entendu faire de notre mieux pour atteindre ces objectifs, et la branche a déjà d'importants progrès à son actif. Mais il est essentiel que la sécurité de notre approvisionnement

énergétique prime sur la transition climatique. Il en va de notre prospérité et de tout ce qu'elle finance.

Dans l'immédiat, la prochaine révision de la loi sur le CO₂ va nous occuper dès cet été. Il faudra nous battre pour conserver un système basé sur l'économie de marché et réduire la bureaucratie, mais aussi éviter de nouvelles subventions aussi inefficaces que coûteuses. Dès la phase de consultation, il s'agit d'adopter une stratégie claire pour que le pragmatisme l'emporte sur l'idéologie et éviter de devoir en passer par des réglementations absurdes, tout en préparant une éventuelle votation populaire en 2028 ou 2029.

Enfin, au plan plus personnel, j'ai la lourde tâche de te succéder, et je mettrai toute mon énergie pour y parvenir. A présent, je tiens avant tout à te remercier pour tout ce que tu as fait pour la branche, ainsi que pour nos huit années d'excellente collaboration au sein de routesuisse. Tout de bon pour la suite!



Il est essentiel que la sécurité de notre approvisionnement énergétique prime sur la transition climatique.»

Olivier Fantino

Événements d'Avenergy Suisse



Katharina Fontana, Rolf Tanner, Daniel Hofer

Assemblée générale

L'assemblée générale 2025 d'Avenergy Suisse s'est tenue le 27 juin à l'hôtel Bellevue Palace, lieu chargé d'histoire situé à Berne. Environ 75 membres et invités issus du monde politique, d'associations partenaires et des autorités se sont retrouvés pour ce rendez-vous traditionnel de la branche des huiles minérales. Outre le discours traditionnel du président d'Avenergy, **Daniel Hofer**, les participantes et participants ont pu suivre deux exposés particulièrement pertinents: **Katharina Fontana**, rédactrice à la NZZ et fervente défenseuse de la cause libérale, a brossé un tableau précis d'une bureaucratie et d'une administration toujours plus envahissantes et a montré comment pérenniser le modèle libéral suisse qui a largement fait ses preuves. L'historien **Rolf Tanner** a quant à lui présenté un

exposé sur le rôle historique du pétrole et sur la manière dont cette source d'énergie a été et est encore utilisée comme arme dans les conflits internationaux de toutes sortes – des propos qui, au vu des événements dramatiques au Proche-Orient, méritaient bien sûr une attention particulière.

Journée du marketing

Afin de permettre aux membres d'Avenergy et de Swissoil de s'y retrouver dans la réglementation et de leur faire comprendre son importance pour leur activité quotidienne, Avenergy Suisse a organisé le 27 mars 2025 à Olten sa journée annuelle du marketing sur le thème «Dans la jungle réglementaire de la politique du CO₂». La densité législative dans le domaine de l'énergie et du climat ne cesse d'augmenter et pose aux membres de la branche des

CO₂-Gesetz CO₂G

- In Kraft seit 1.1.2025
- Ziel: bis 2030 Halbierung der CO₂-Emissionen gegenüber 1990
- In erster Linie mit Massnahmen im Inland
- CO₂-Abgabe auf Brennstoffe maximal 120.- / t CO₂
- Synthetische Treibstoffe an Flottenemission anrechenbar
- Kompensationspflicht mit maximal 5 Rp./l Aufschlag

**Klimaschutzgesetz
KIG**

- Am 18.6.2023 mit 59.1% vom Stimmvolk angenommen
- In Kraft seit 1.1.2025
- Rahmengesetz für die Weiterentwicklung der Klimapolitik
- Ziel: Netto-Null CO₂-Emissionen bis 2050, Zwischen- und Sektorziele „sofern technisch möglich und wirtschaftlich tragbar“
- Zwei zeitlich befristete Finanzspritzen:
CHF 200 Mio/a während 6 Jahren für innovative Technologien
CHF 200 Mio/a während 10 Jahren für den Ersatz fossiler Heizungen
(steht im Rahmen des Entlastungsprogramms²⁷ zur Disposition)



Le directeur général Roland Bilang a guidé le public de la journée du marketing à travers la jungle des articles de loi

huiles minérales des problèmes d'application de plus en plus importants: loi sur le CO₂, lois nationales et cantonales sur l'énergie, loi sur le climat, loi sur les douanes... la liste pourrait facilement s'allonger. L'objectif était de donner aux participants une orientation claire et concise sur la législation actuelle et les évolutions prévisibles au niveau fédéral et cantonal. Une soixantaine de personnes ont assisté à ces exposés intéressants et ont échangé leurs impressions lors du déjeuner qui a suivi.

Journée de la branche

Sous le titre «Un approvisionnement énergétique sûr pour aujourd'hui et demain», environ 150 invités issus du secteur des huiles minérales et de la mobilité se sont réunis le 28 octobre 2025 à l'occasion de la journée annuelle de la branche organisée par Avenergy Suisse. Le temps fort de cet événement, qui s'est déroulé comme le veut la tradition au restaurant Metropol à Zurich, a été l'exposé du **conseiller fédéral Albert Rösti**. Avec son tour d'horizon de la politique énergétique suisse et de la sécurité d'approvisionnement dans le cadre de la



Le conseiller fédéral Albert Rösti



Le conseiller national Gregor Rutz, le modérateur Reto Brennwald, Cyril Pinto et Matthias Ackeret (de gauche à droite)

transition énergétique, le ministre de l'Énergie a su captiver l'auditoire. Dès la matinée, de nombreux projets de recherche soutenus par Avenergy Suisse et portant sur le développement et la mise sur le marché de nouvelles technologies de mobilité ont été présentés. De nombreuses brèves interventions, notamment de représentants de l'EMPA, de la Haute école spécialisée de Suisse orientale ou de l'EPFZ, ont offert aux invités un aperçu intéressant de l'avenir de la mobilité.

La journée de la branche s'est achevée par la présentation de deux études: tout d'abord, **Ueli Bamert**, responsable de la communication chez Avenergy, a présenté les résultats d'une analyse médiatique sur la couverture du secteur; celle-ci a révélé que les combustibles fossiles ne sont plus présentés dans les médias comme un pilier de

l'approvisionnement énergétique, mais uniquement comme quelque chose qui doit être supprimé. Le politologue **Michael Herrmann** a ensuite présenté l'étude «Objectifs énergétiques de la Suisse», réalisée par son entreprise Sotomo pour le compte d'Avenergy Suisse. Ce sondage représentatif dresse un tableau intéressant de l'attitude de la population face à la transition énergétique et de son opinion sur le pétrole en tant qu'agent énergétique. Les résultats des deux études ont ensuite fait l'objet d'une discussion animée entre le conseiller national UDC **Gregor Rutz**, le publiciste **Matthias Ackeret** et le journaliste du Tages-Anzeiger **Cyрил Pinto**. Comme toujours, le modérateur **Reto Brennwald** a su conduire les débats de la journée de la branche avec son brio habituel.



Sous la direction du PDG Daniel Weber (devant à gauche) et d'Olivier Waldner (responsable Ingénierie et Informatique, devant au centre), les participants à la journée d'étude ont pu découvrir le TAU de manière très concrète.



Ils veillent au bon déroulement de toutes les manifestations, tant sur scène qu'en coulisses: le directeur général adjoint Fabian Bilger et la responsable des événements Samira Ilg.

Journée d'étude

Pour la première fois, le secrétariat a organisé une journée d'étude à l'intention des collaborateurs des entreprises membres. Cet événement a remplacé les anciens cours sectoriels réservés aux apprentis. La journée d'étude 2025 s'est déroulée le 2 septembre dans les ports rhénans de Bâle et au dépôt de carburant d'Auhafen (TAU) à Muttenz.

Activités du Centre d'information sur le mazout

Comme l'année précédente, l'intérêt de la population pour les perspectives du chauffage au mazout a sensiblement augmenté au cours de l'année sous revue. Le pool de conseillers du Centre d'information sur le mazout, dont les effectifs ont été renforcés, a mené d'innombrables consultations téléphoniques ainsi que des consultations sur place auprès des propriétaires immobiliers. De plus, les conseillers Remo Abächerli, Moreno Steiger et Martin Stucky ont organisé 24 séances d'information qui ont été suivies par environ 3000 personnes. Les lieux des manifestations en 2025 étaient les suivants: Aarau, Aigle, Altdorf, Bienne, Birr, Bubendorf, Cham, Hergiswil, Hochdorf, Kreuzlingen, Langenthal, Lausanne, Maienfeld, Olten, Pfäffikon, Pratteln, Romanshorn, Schwyz, Thoune, Wattwil, Wolhusen, Yverdon, Zuchwil.

Avenergy Suisse: active sur tous les canaux

Après le lancement réussi de la présence d'Avenergy Suisse sur les réseaux sociaux en 2024, les activités en ligne ont été intensifiées et développées pendant l'année sous revue. De nouveaux formats, tels que les «Powerstories», rencontrent un vif succès et attirent un large public.



Sabine Bianchi interviewe Daniel Weber, directeur du parc de stockage TAU à Auhafen, dans un épisode de «Powerstories»

Instagram, Facebook, LinkedIn, TikTok, YouTube: en 2026, la communication passe aussi par ces plateformes. Pour les entreprises, les associations, les autorités et autres organisations, les réseaux sociaux sont incontournables pour communiquer avec le public et compléter une stratégie médias traditionnelle. Ils assurent une communication directe et sans filtre et permettent de réagir vite aux évolutions du moment.

Powerstories: coup d'œil dans les coulisses

Après le démarrage réussi de la campagne sur les réseaux sociaux d'Avenergy Suisse en 2024, nous avons élargi nos activités en ligne en 2025. Les «Powerstories» sont au cœur de la communication d'Avenergy. Il s'agit de mini-documentaires de 7 à

10 minutes présentés par Sabine Bianchi qui lèvent un coin du voile sur l'approvisionnement énergétique de la Suisse, en mettant bien sûr l'accent sur le pétrole. Visite du dépôt de TAU dans le port de Muttenz, présentation de l'énorme groupe électrogène de secours de l'hôpital universitaire de Zurich, tournée de livraison de fioul aux côtés du chauffeur à Saint-Gall, le tout donne un excellent aperçu des différents aspects de notre branche.

Le succès en chiffres

L'objectif fixé au début de la campagne, à savoir augmenter continuellement le nombre d'utilisateurs, a été atteint en 2025: toutes plateformes confondues, le nombre d'abonnés a presque quadruplé. Sur notre chaîne YouTube, nous avons enre-



Informations hebdomadaires sur le marché pétrolier: l'état du marché selon Avenergy



Le modérateur Ueli Bamert s'entretient avec l'historien Rolf Tanner lors de l'assemblée générale d'Avenergy, dans le cadre d'un «Avenergy-Talk»



Les réseaux en chiffres pour 2025
500+ Posts (messages)
8,9 millions d'impressions
10 millions de vidéos vues
7900+ de followers
21 000+ likes et commentaires

gistré 426 000 vues, avec une durée moyenne de visionnage de près de 3 minutes par vidéo. Des chiffres impressionnants que nous voulons encore améliorer à l'avenir, grâce à un contenu de qualité et à des publications actuelles et informatives.



Quand le législateur élude ses responsabilités, l'administration triomphe

La Suisse suit l'UE à sa manière et c'est l'économie qui en fait les frais sous forme de charge administrative croissante. La transposition de la législation européenne, mais aussi les lois nationales adoptées à la hâte par le Parlement sur le mode «expédié vite fait» se traduisent par un déluge de règlements et de prescriptions administratives. Ceux-ci passent ensuite entre les mains de fonctionnaires zélés et arrivent, inévitablement, sur les bureaux des associations professionnelles.

DaziT, le serpent de mer des douanes

La loi sur les tâches d'exécution de l'OFDF est le cas-type d'un objet traité à la va-vite au Parlement. Rien ne s'opposait à une rédaction plus claire de

cette loi, qui aurait permis d'éviter de nombreux obstacles dans sa mise en œuvre. En particulier, la perception de l'impôt sur les huiles minérales avec la suppression du principe d'autodéclaration et le



Bureau de douane de Thônex à Genève

remplacement de la base de données sur les huiles minérales par un nouveau système sur la plateforme Taxas a donné beaucoup de travail en 2025, tout comme les années précédentes. Contrairement à ce qui se passe par exemple avec les plateformes de circulation des marchandises, le passage au nouveau système de perception exige que tous les assujettis à l'impôt sur les huiles minérales et leurs prestataires soient prêts en même temps, tant au niveau des processus que des systèmes informatiques. Un défi colossal qui, compte tenu de l'accueil réservé que la Confédération oppose aux inquiétudes et aux observations du secteur, sera difficile à relever dans les délais prévus. La mise en service est prévue dès la fin de l'année 2026, mais l'association estime que ce calendrier est irréaliste. On peut établir des parallèles avec les problèmes rencontrés lors de l'introduction du système des attestations d'origine.

L'éclairage des stations-service la nuit régie par les cantons

Alors que de nombreux aspects de la protection de l'environnement relèvent du droit fédéral, certains domaines ne sont pas (encore) couverts par la législation nationale. Dans ces domaines, les cantons sont libres d'édicter leurs propres réglementations. Les émissions lumineuses constituent l'un de ces domaines. Le canton de Fribourg a pris les

devants et a adopté d'importantes restrictions concernant l'éclairage nocturne dans l'espace public. Les exploitants de stations-service du canton sont concernés, et doivent faire face à des exigences de réduction de l'éclairage qui sont en contradiction avec d'autres exigences légales, sans compter l'impact négatif sur la sécurité de la clientèle et du personnel. Avenergy s'est efforcée d'engager un dialogue et d'élaborer une solution sectorielle avec l'administration cantonale, mais sans succès en 2025. Les travaux se poursuivent en 2026.

Approvisionnement économique du pays: ce qui change

À l'automne, le Conseil fédéral a adopté le message concernant la révision de la loi sur l'approvisionnement du pays (LAP) à l'intention du Parlement. Les points clés du projet sont les délais d'intervention, la collecte de données et de renseignements servant de base aux décisions ainsi que les sanctions possibles (des amendes d'ordre devraient désormais être possibles dans le cadre de la LAP). Dès l'été, le Parlement avait adopté une révision mineure de la LAP pour permettre au Conseil fédéral de recruter pour une durée indéterminée un délégué à l'approvisionnement du pays et directeur de l'Office fédéral de l'approvisionnement économique du pays titulaire d'un double mandat.



La sécurité avant tout: même la nuit, l'éclairage est indispensable à la station-service

Parallèlement à l'entrée en fonction du nouveau délégué Roland Pfister, le processus stratégique de l'approvisionnement économique a été relancé. Avenergy Suisse s'implique activement dans ce processus en tant que partie prenante de l'AEP.

Au sein de la division moyens de production du domaine Industrie, dirigée par Avenergy Suisse, les travaux relatifs à un éventuel stockage de solution d'urée AUS32 – plus connue sous le nom de marque «AdBlue» – ont été achevés. Étant donné qu'un nombre croissant de véhicules diesel et de groupes électrogènes de secours ne peuvent plus fonctionner sans AUS32, il est judicieux, du point de vue de la branche, d'envisager la constitution de stocks d'AUS32. La décision d'inclure ou non le produit AUS32 dans les stocks, et selon quelles modalités,

incombe au délégué AEP et, en dernier ressort, au Conseil fédéral.

Approvisionnement en gazole de la réserve d'électricité de secours

En collaboration avec Swissgrid, Carbura et l'Office fédéral de l'énergie, Avenergy a mis au point en 2025 un produit d'option sur le diesel et le mazout afin de garantir l'approvisionnement en carburant des groupes électrogènes de secours de la réserve d'électricité. Si la réserve d'électricité, qui se compose de la réserve hydroélectrique, des centrales de réserve, du pool de groupes électrogènes de secours et des installations de cogénération a été moins médiatisée en 2025, elle continuera à jouer un rôle dans le paysage énergétique suisse.



Les groupes électrogènes de secours fixes contribuent à garantir l'alimentation électrique en hiver



On peut compter sur la qualité des stations-service suisses

Le produit d'option permettant de réserver du carburant et les capacités de transport correspondantes doit permettre une couverture économique et adaptée à la situation des besoins en carburant des groupes électrogènes de secours de la réserve d'électricité. Lors de la journée de la branche d'Avenergy en automne, cette solution a été présentée à la branche par Swissgrid. La première série d'appels d'offres par les gestionnaires de pool des groupes électrogènes de secours est attendue pour 2026.

Enquêtes sur les carburants: de bons résultats et un marché saturé pour les composants bio

Durant les deux enquêtes sur les carburants menées en 2025, 279 stations-service choisies au hasard ont été contrôlées. Comme les années précédentes, les résultats ont été plus que satisfaisants. Seul un pourcentage à un chiffre des contrôles pré-

sente des écarts par rapport à la norme sur certains paramètres. En ce qui concerne l'éthanol en particulier, une chose est claire: sans la dérogation, le respect des prescriptions en matière de pression de vapeur ne serait pas possible pour la majorité des installations. Si l'on examine les proportions de FAME dans le diesel et d'éthanol dans l'essence, on constate que les taux de mélange, déjà proches du maximum, ne progressent plus. Tant pour le FAME que pour l'éthanol, le potentiel commercial des produits B7 et E5 semble plafonner. Pour les années à venir, la question se pose donc de savoir si et comment les carburants biogènes pourront conquérir de nouvelles parts de marché.

Affaires politiques, travaux des organes

Affaires politiques

Les projets politiques énumérés ci-dessous comptent parmi les plus importants sur lesquels Avenergy Suisse s'est exprimée durant l'année 2025:

Ordonnance relative au rapport sur les questions climatiques

L'article 3 révisé de l'ordonnance entraînerait un durcissement significatif des exigences pour les entreprises et donc une charge administrative supplémentaire. Compte tenu du fait que l'UE a récemment entrepris de simplifier les règles en matière de reporting dans le but de réduire la charge qui pèse sur les entreprises, et soucieuse d'éviter les particularismes helvétiques en matière de protection du climat, Avenergy Suisse a demandé de suspendre la révision de l'ordonnance sur le reporting climatique.

Ordonnance sur la réduction des risques liés aux produits chimiques (ORRChim)

Pour le secteur pétrolier, l'ORRChim et les restrictions d'utilisation des PFAS concernent avant tout les agents extincteurs. Avenergy Suisse soutient les efforts visant à réduire l'utilisation de substances particulièrement dangereuses. Il convient toutefois de s'assurer qu'une interdiction spécifique ne crée pas d'autres problèmes environnementaux et de sécurité et que des produits de substitution efficaces sont disponibles dans le commerce à des coûts économiquement supportables pour les utilisations prévues. Pour les mousses d'extinction en particulier, l'évaluation devra tenir compte non seulement des aspects environnementaux, mais aussi de la sécurité des équipes d'intervention.

Ordonnance sur la protection de l'air (OPair)

Avenergy Suisse salue la prolongation de la dérogation relative à la pression de vapeur jusqu'en 2030 et souligne que, même après 2030, le bioéthanol aura besoin de conditions-cadres spécifiques. Les autorités compétentes ont été invitées, dans le cadre de l'élaboration de la nouvelle loi sur le CO₂,

à consulter de manière précoce et exhaustive toutes les parties prenantes du secteur des carburants renouvelables afin de développer une solution durable pour la réglementation de ces produits et permettre ainsi une nouvelle progression des énergies renouvelables dans le mix énergétique.

Ordonnance du DETEC sur la garantie d'origine (OGOCC)

Avenergy Suisse s'oppose par principe à une bureaucratisation accrue du système de garantie d'origine et souligne que la branche des carburants et des combustibles a accepté dans le cadre d'un compromis politique avec le Conseil fédéral l'introduction du système des GO et ne s'y est pas opposée en 2024. Le secteur dénonce les durcissements envisagés un an à peine après l'entrée en vigueur de l'ordonnance. L'Office fédéral de l'environnement (OFEV), responsable du dossier, après la remise de la prise de position, a laissé entendre qu'il donnerait suite aux souhaits du secteur.

Par ailleurs, Avenergy Suisse a salué *les modifications proposées de la loi sur les cartels* (réforme des autorités de la concurrence) ainsi qu'une motion du conseiller national Schilliger visant à *garantir la hiérarchie du réseau routier* en agglomération et hors agglomération.

Assemblée générale

Lors de l'assemblée générale du 27 juin 2025, M. Roger Oser, représentant de Coop Pronto AG, a annoncé sa démission du comité. Il y avait été élu en 2009 pour succéder à Walter Eberle. L'assemblée générale a élu M. Dominik Köppel pour lui succéder; celui-ci a pris la direction de Coop Pronto après le départ à la retraite de Roger Oser.

Travaux du comité directeur et des commissions spécialisées

Le comité a tenu six réunions ordinaires. Parmi les thèmes politiques abordés figurent les prises de position susmentionnées ainsi que celle concernant le paquet d'accords Suisse-UE. Par ailleurs, le



Roger Oser, Dominik Köppel, Daniel Hofer lors de l'assemblée générale 2025 (de gauche à droite)

comité a adopté une position de principe sur la loi sur le CO₂ pour l'après-2030 et a décidé de réintégrer la faîtière economiesuisse, dont Avenergy Suisse s'était retirée en 2020. Parmi les thèmes liés au marché, les projets de numérisation de l'Office fédéral des douanes et de la sécurité aux frontières (OFDF) et la loi d'exécution OFDF-LE, le nouveau régime de contrôle dans le transport ferroviaire de marchandises décrété par l'Office fédéral des transports (OFT), ainsi que les exigences de certains cantons visant à réduire l'éclairage de nuit des stations-service ont dominé les débats.

Une commission de sélection s'est penchée sur les candidatures pour la succession du directeur général. Lors de la séance du 23 octobre 2025, le comité directeur a élu, sur proposition de la commission de sélection, M. Olivier Fantino au poste de directeur général d'Avenergy Suisse à compter du 1^{er} juillet 2026.

L'ensemble des groupes de travail d'Avenergy Suisse constitue un outil de communication important à l'interne et pour les échanges avec les organisations partenaires. Lors des deux réunions tenues en 2025, les thèmes prioritaires suivants ont été abordés:

Sous la présidence de Bernhard Wüest, le **groupe de travail Stations-service** (AGTS) a joué un rôle d'interface importante avec l'Association des exploitants de shops de stations-service suisses (AESS). Les efforts déployés dans certains cantons pour réduire considérablement l'éclairage des stations-service de nuit en vertu de la législation cantonale en matière d'environnement, ont également constitué un thème central au sein de cet organe.

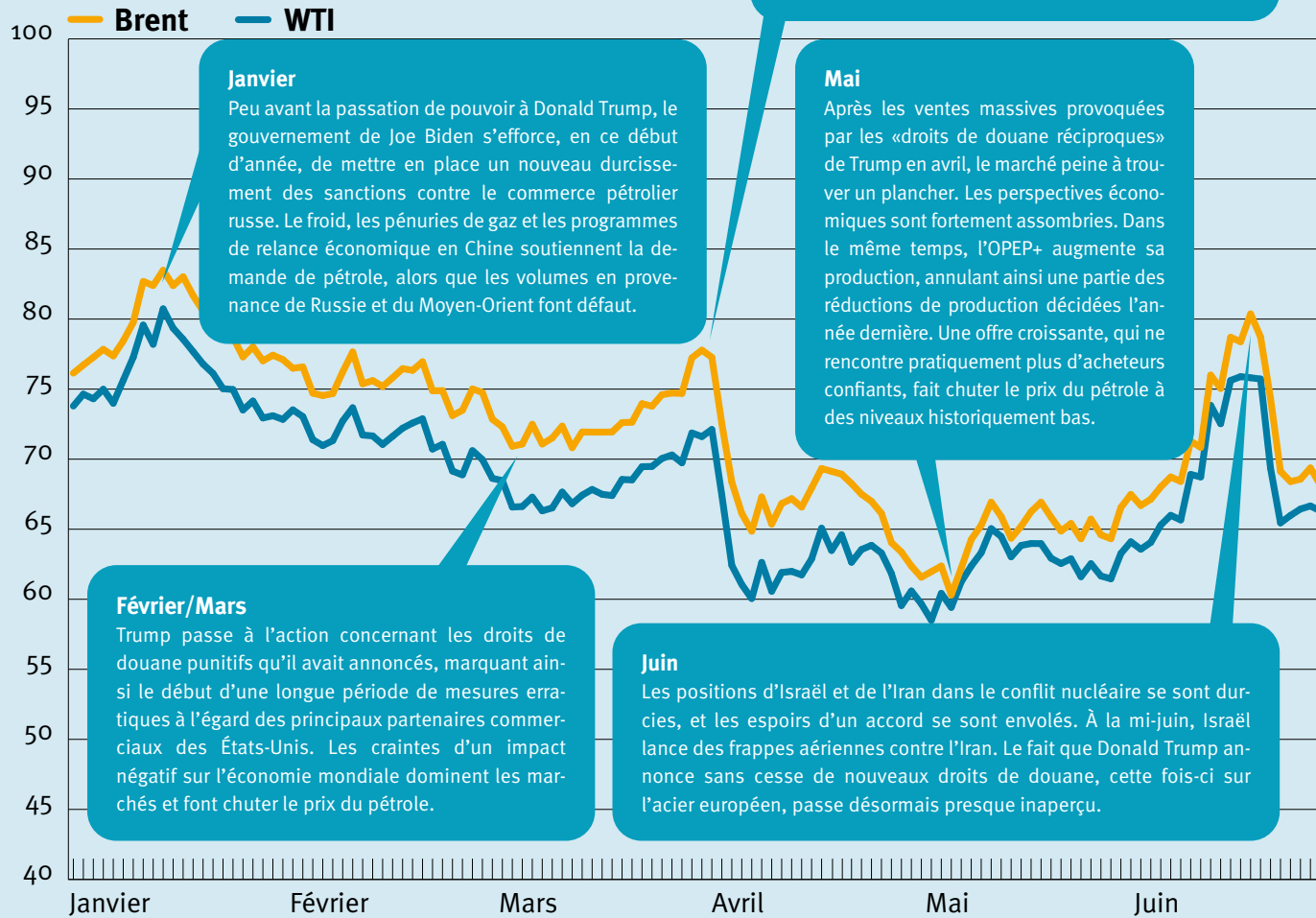
Au sein de la **Commission technique** (CT), également sous la direction de Bernhard Wüest, une multitude de questions techniques et réglementaires ont de nouveau été traitées ou préparées pour être soumises au comité directeur. Parmi celles-ci figurent: les dispositions relatives à la dérogation relative à la pression de vapeur pour la période postérieure à 2030, la création d'un nouveau produit douanier «H50» (diesel contenant entre 0,1 et 50% de HVO), la participation au projet de numérisation de l'OFDF pour la base de données sur l'impôt sur les huiles minérales, ainsi que les discussions concernant un nouveau produit standard E10 (essence contenant jusqu'à 10% de bioéthanol). Ces thèmes sont coordonnés au sein de la CT avec Biofuels et Carbura.

Au sein du **groupe de travail sur les paiements électroniques** (AGEZ; président: Gregor Spescha), outre l'échange général d'informations sur les évolutions technologiques – notamment la succession en cascade des versions ep2 –, le niveau des commissions d'interchange et d'acquisition ainsi que la position de Worldline sur le marché sont restés des thèmes récurrents.

Les thèmes principaux abordés par le **groupe de travail sur la technologie des stations-service H₂**, dirigé par Bernhard Wüest, ont été, comme d'habitude, les défis liés au développement de l'hydrogène dans le transport routier. De plus, la stratégie et la mise en œuvre du registre des GO ont mis en évidence la nécessité d'agir. Le groupe a également vérifié si les subventions prévues dans le cadre de la loi sur le climat (Lclim) pour les technologies innovantes pouvaient également être demandées pour le système H₂.

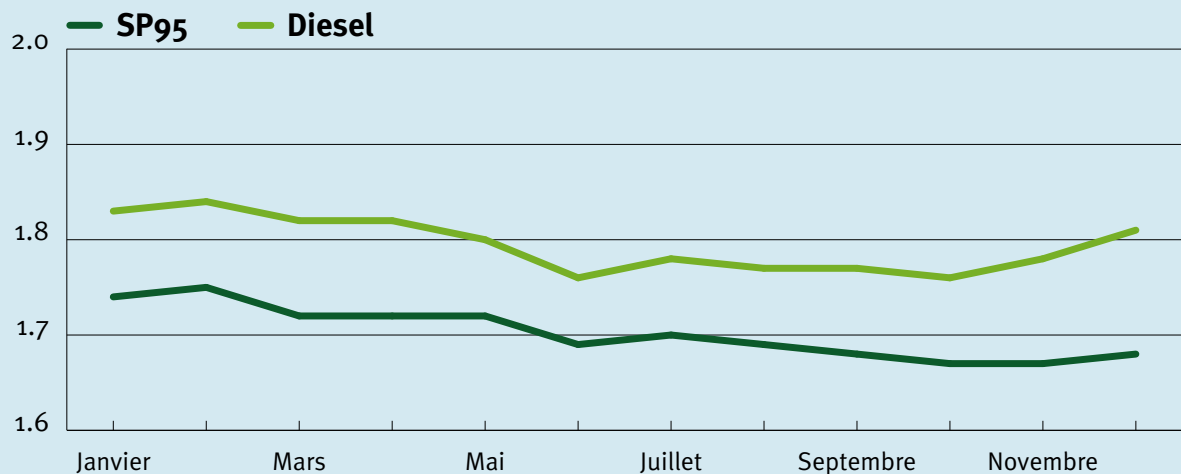
L'année en bref

Prix du pétrole brut – en dollars par baril



Source: EIA

Prix moyen des carburants aux stations-service (en CHF/litre)



Source: OFS, Indice national des prix à la consommation (IPC)

Juillet/Août

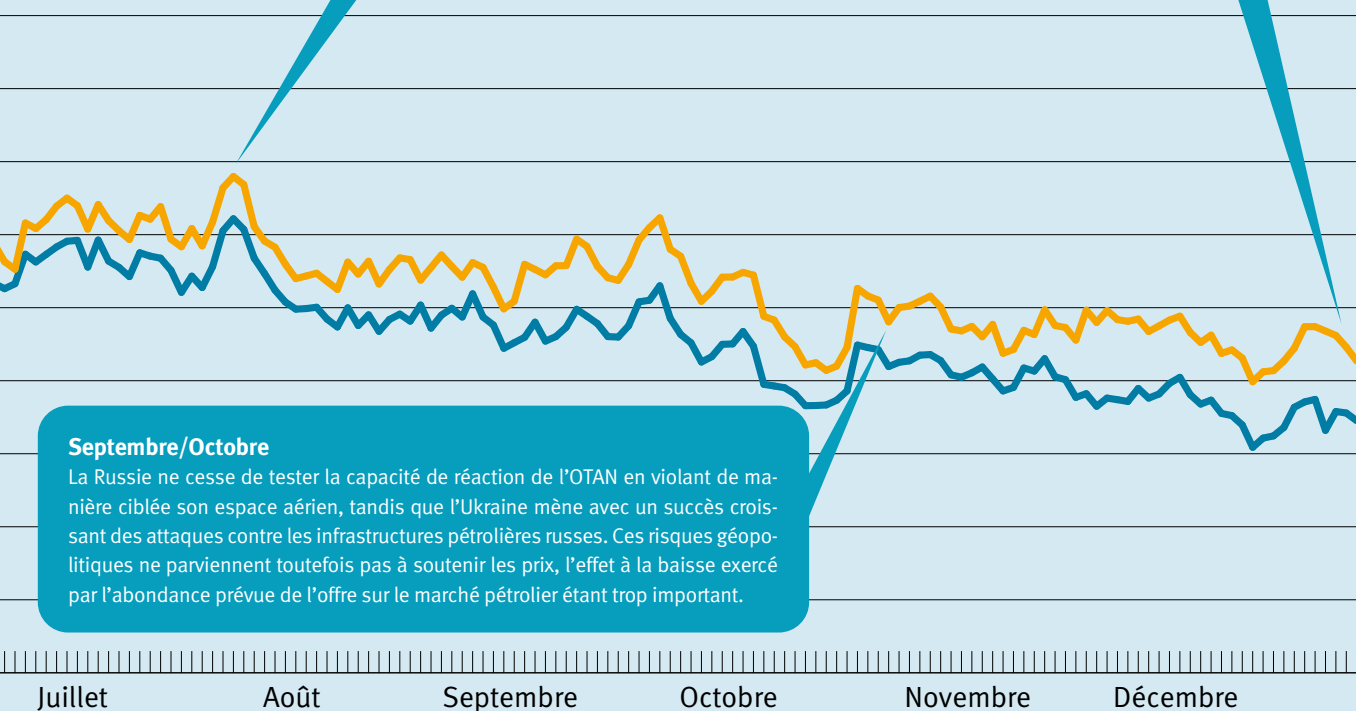
Bien que les États-Unis aient eux aussi bombardé des installations nucléaires iraniennes entre-temps, les marchés restent extrêmement prudents, car aucune interruption de l'offre n'est à signaler. Dans le même temps, l'OPEP+ profite de la situation du marché et augmente chaque mois ses quotas de production de plusieurs centaines de milliers de barils par jour. Un été marqué par la volatilité s'annonce sur le marché pétrolier.

Novembre/Décembre

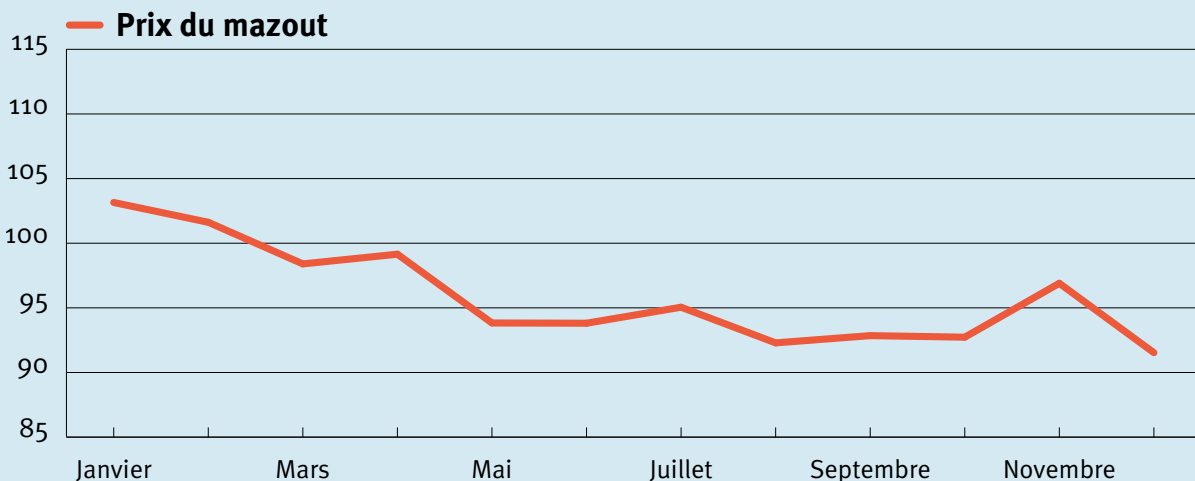
Pour la première fois, des quantités de pétrole provenant du Kurdistan refont leur apparition sur le marché à l'automne. Parallèlement, début novembre, l'administration américaine est en situation de « shutdown ». L'année s'achève sans que le prix du pétrole ne trouve de plancher. Aucune crise, pas même le blocus des pétroliers au large du Venezuela imposé par les États-Unis en décembre, ne parvient à soutenir les marchés face à l'excédent structurel de l'offre.

Septembre/Octobre

La Russie ne cesse de tester la capacité de réaction de l'OTAN en violant de manière ciblée son espace aérien, tandis que l'Ukraine mène avec un succès croissant des attaques contre les infrastructures pétrolières russes. Ces risques géopolitiques ne parviennent toutefois pas à soutenir les prix, l'effet à la baisse exercé par l'abondance prévue de l'offre sur le marché pétrolier étant trop important.



Prix du mazout (en CHF/100 litres)



Source: OFS, Indice national des prix à la consommation (IPC)



© Keystone-SDA / CHRISTIAN BEUTLER

Une économie qui conjugue croissance, innovations et mobilité a besoin d'énergie : des solutions réalistes et moins d'idéologie s'imposent.

Le réalisme en matière de politique énergétique gagne du terrain

La politique climatique préoccupe de moins en moins la population, alors que des questions comme le pouvoir d'achat, les coûts de la santé, la sécurité et la prévoyance vieillesse gagnent en importance. Certains commentateurs annoncent déjà la fin définitive de la «vague verte». Pourtant, la densité législative dans le domaine climatique ne cesse d'augmenter, en particulier dans les cantons. Voici l'année 2025 en bref.

L'année 2025 restera dans l'histoire comme une année sans grand relief – du moins en ce qui concerne la politique énergétique suisse. Bien que deux grandes crises politiques mondiales couvent tou-

jours – le conflit au Proche-Orient et la guerre en Ukraine –, la crise énergétique de 2022 paraît bien loin. Les prix de l'essence, du diesel et du mazout atteignent leur niveau le plus bas depuis la fin de la

« Lors de son entrée en fonction, le nouveau président de la Maison Blanche n'a rien promis de moins que la renaissance du pétrole »

pandémie, et la prise de fonctions du nouveau président à la Maison Blanche est marquée par la promesse d'une renaissance du pétrole – à l'enseigne du «drill baby, drill».

La «vague verte» des années 2018 à 2021 n'est plus qu'un lointain souvenir, les manifestations pour le climat ont cessé et, au Parlement fédéral, les partis écologistes voient leur influence régresser. Rien n'illustre mieux cette évolution que les deux initiatives climatiques soumises au vote en 2025.

Des initiatives climatiques balayées

Le 21 février, l'initiative dite «pour la responsabilité environnementale» est soumise au vote. Le principal problème de cette initiative tient au fait que personne n'est capable de l'expliquer en trois phrases – et nous nous garderons bien de tenter de le faire ici. Cette initiative populaire issue de la bulle écolo-intellectuelle n'a donc guère trouvé d'écho auprès d'un électorat préoccupé au quotidien par des problèmes bien plus importants que

Chiffres de vente 2025: les carburants routiers restent stables, le kérosène progresse

Au total, environ 6,01 milliards de litres de carburants destinés au transport routier ont été mis en circulation au cours de l'année sous revue, soit à peine moins qu'en 2024 (6,06 milliards de litres). Les ventes d'essence ont enregistré une légère hausse de 0,3% et celles de diesel une baisse de 1,9%. Dans l'ensemble, la situation des carburants routiers reste donc stable. Les ventes de biocarburants ont progressé, bien que dans une mesure plus modeste que l'année précédente.

Les ventes de kérosène ont augmenté une nouvelle fois. En 2025, 2,32 milliards de litres de carburants d'aviation ont été mis en circulation en Suisse, ce qui correspond à une hausse de 3% par rapport à 2024. En revanche, on observe une légère baisse d'environ 1% pour le mazout: en 2025, près de 2,3 milliards de litres de mazout ont été vendus – un chiffre non corrigé des conditions météorologiques. Il apparaît néanmoins que la part du mazout dans le mix énergétique suisse diminue plus lentement que ne le souhaite le monde politique.



Les chiffres des ventes de 2025 témoignent d'une certaine stabilité. Même pour le mazout, on n'observe qu'une légère baisse.



Quand on répète à la population pendant des décennies qu'il est moins une, elle finit par ne plus y croire. L'«initiative sur la responsabilité environnementale» a été rejetée avec 70% de «non».

le climat : par environ 70% des voix, la population a rejeté l'initiative sur la responsabilité environnementale. Les auteurs de l'initiative populaire «Pour une politique climatique sociale» ont es-

suyé un échec encore plus retentissant. Celle-ci réclamait un impôt de 50% sur les fortunes supérieures à 50 millions pour financer des projets de protection du climat. Une attaque frontale contre

Étude Avenergy «Objectifs énergétiques de la Suisse»

À l'été 2025, l'institut de recherche Sotomo a réalisé pour le compte d'Avenergy Suisse, une enquête représentative intitulée «Objectifs énergétiques de la Suisse», dans le but de sonder l'opinion de la population sur la politique climatique et la transition énergétique. Les résultats de l'enquête, en partie contradictoires, méritent d'être soulignés: une grande majorité de la population (85%) estime qu'il n'est pas possible d'atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050. Pourtant, 61% des personnes interrogées se prononcent en faveur de son maintien, considérant que les progrès technologiques seront déterminants pour atteindre l'objectif: 89% y voient un levier décisif pour lutter contre le changement climatique. En revanche, la population est plus réticente quand il s'agit d'engagement personnel: un peu plus de la moitié seulement des personnes interrogées (53%) est prête à en faire plus pour mieux protéger le climat.

**Vous trouverez
l'étude complète avec
tous les résultats et
graphiques sous**





Pessimiste ou réaliste? Le ministre de l'Énergie Albert Rösti trace sa voie dans la politique climatique.

la place économique sous couvert de protection du climat bien intentionnée: le procédé, pas très subtil, des initiateurs de gauche et écologistes a été déjoué par une population qui s'est montrée impitoyable en rejetant l'initiative avec près de 80% de «non».

La politique climatique après 2030

C'est dans ce contexte général que s'inscrit l'orientation de la politique climatique après 2030, présentée au public par le Conseil fédéral en septembre: celle-ci renonce à de nouvelles taxes ou

interdictions et mise plutôt sur un nouveau système d'échange de quotas d'émission pour les bâtiments et les transports. Comme on pouvait s'y attendre, les associations environnementales dénoncent un manque d'ambition. Les Verts parlent de «trafic des indulgences» et pour l'association suisse pour la protection du climat cette orientation témoigne de «la réticence du gouvernement à s'engager sérieusement dans la protection du climat».

Les deux affirmations sont fausses. Le Conseil fédéral est logique et ses choix respectent la volonté populaire. Depuis le rejet de la loi sur le CO₂ en



La protection du climat a perdu de son urgence, mais elle reste un incontournable du débat politique»

2021, un large consensus règne à Berne sur la nécessité de renoncer à une politique climatique à base de taxes et d'interdictions et de privilégier les mesures incitatives, comme le demande la population. Un choix on ne peut plus démocratique!

Non au «zéro net» en 2040

Suivant la tendance nationale vers une politique climatique plus réaliste, le canton de Zurich prend une décision remarquée en septembre. L'électorat doit se prononcer sur un référendum qui demande au canton d'atteindre la neutralité carbone dès 2040, soit dans moins de 15 ans. Après une cam-

pagne intense, les Zurichois rejettent cet objectif climatique trop ambitieux et la modification correspondante de loi avec 60% de votes négatifs.

Néanmoins, dans d'autres cantons, la pression législative s'est accrue en 2025. Ainsi, le canton de Lucerne a été le premier à lancer, au cours de l'année sous revue, un projet visant à mettre en œuvre le MoPEC 2025, et des durcissements des lois cantonales sur l'énergie ont également été discutés en Thurgovie, dans le canton de Vaud ou à Uri. Conclusion: la protection du climat a perdu de son urgence, mais elle reste néanmoins très présente dans le débat politique.

Partenariat social: adoption d'une nouvelle convention collective de travail pour les shops de stations-service

La convention collective de travail (CCT) pour le personnel des shops de stations-service, conclue par l'Association suisse des exploitants de shops de stations-service (AESS) avec les syndicats Syna et Unia ainsi que la Société suisse des employés de commerce, est en vigueur depuis 2018. La convention a été révisée pour la première fois en 2021 et devait être actualisée à nouveau pour 2026. Au terme de plusieurs mois de négociations, la délégation de l'AESS est parvenue, au printemps 2025, à s'entendre avec les partenaires sociaux sur une nouvelle CCT. Celle-ci offre aux employeurs une flexibilité supplémentaire en matière de travail le week-end et de passage du salaire horaire au salaire mensuel. En contrepartie, une augmentation du salaire minimum de 120 francs, échelonnée sur trois ans, a été convenue. Grâce au traitement rapide du dossier par les autorités fédérales compétentes, le Conseil fédéral a pu donner son feu vert dès l'année sous revue, permettant ainsi à la nouvelle CCT d'entrer en vigueur le 1er janvier 2026.



La nouvelle CCT offre aux employeurs davantage de flexibilité et aux collaborateurs des salaires plus élevés à partir de 2026.

Biocarburants: en route vers un million de tonnes d'économies de CO₂

Le lancement des biocarburants sur le marché au cours des dix dernières années est une réussite pour le secteur pétrolier, qui contribue ainsi aux objectifs climatiques de la Suisse. Et le potentiel de cette source d'énergie est loin d'être épuisé. Avenergy Suisse s'est entretenu avec Ramon Werner et Severin Plüss, de volenergy SA, au sujet des obstacles auxquels se heurtent les biocarburants en Suisse.

Avenergy Suisse (AS): Y a-t-il des limites à la croissance du marché des biocarburants, et où les situez-vous?

Ramon Werner (RW): Les normes actuelles en matière de carburants limitent la part de bio dans les mélanges. Pour ce qui est du HVO, nous pouvons en incorporer beaucoup plus. On pourrait facilement doubler les volumes de vente et réduire ainsi les émissions de CO₂ sans investissements lourds dans les infrastructures, de manière rapide et fiable. Cela représenterait alors bien plus d'un million de tonnes de CO₂ économisées par an! C'est bien plus que le total des émissions annuelles de la ville de Berne. La disponibilité des huiles de cuisson usagées (UCO) constitue un facteur limitant. Cependant, le potentiel mondial reste très important et je ne pense donc pas

que nous serons confrontés à un problème d'approvisionnement en Suisse, où la disposition à payer est relativement élevée.

AS: Qu'en est-il du côté de la demande? Dans quelle mesure les consommateurs sont-ils prêts à payer plus cher les biocarburants à la pompe?

RW: En général, la propension du consommateur à payer plus pour protéger l'environnement est quasi-nulle. Cela s'est confirmé à maintes reprises ces dernières années, et nous venons encore de le constater avec notre nouvelle offre HVO100. Notre entreprise exploite 12 stations-service équipées de pompes HVO100; le surcoût par rapport au diesel fossile s'élève à environ 18 centimes par litre: résultat, la clientèle boude le produit.

Severin Plüss (PS): Tant que le carburant renouvelable sera en concurrence avec le carburant conventionnel, rien ne permet de penser qu'il sera largement adopté par le grand public.

L'AUGMENTATION DES VENTES PASSE PAR DES ENGAGEMENTS

AS: Que faut-il faire pour augmenter la demande?

RW: Si nous voulons continuer à développer les ventes de biocarburants, qui ont atteint un peu plus de 300 000 tonnes l'année dernière, il faut que cela fasse sens sur le plan commercial. À cet égard, des

« Les biocarburants sont la seule mesure qui permet de réduire rapidement et à moindre coût les émissions de CO₂ du trafic routier. »

Severin Plüss



Ramon Werner, CEO volenergy AG

mesures plus contraignantes, sous la forme d'un quota de vente ou d'incorporation, pourrait s'avérer tout à fait utile. Ce serait comparable à d'autres exigences auxquelles nous nous conformons aujourd'hui, comme les dispositions de l'ordonnance sur la protection de l'air. Dans la concurrence entre stations-service, ce ne serait alors plus la préférence pour le renouvelable ou le fossile qui ferait pencher la balance, mais la capacité de l'importateur à comprimer ses coûts d'approvisionnement. Il convient de garder cette réflexion à l'esprit au cas où les mécanismes de soutien actuels en faveur des biocarburants devaient être remis en question un jour.

AS: Quelle est la disposition à payer dans le secteur B2B?

SP: La situation est différente, notamment lorsque les carburants sont distribués via des stations-service d'entreprise. Une entreprise peut par exemple remplir l'obligation de réduction qu'elle a contractée envers la Confédération grâce aux biocarburants. Ou bien elle peut avoir une obligation envers ses propres clients. Dans ces cas, la propension à payer sera plus élevée. Comparés à d'autres systèmes énergétiques alternatifs, comme la mobilité électrique ou l'hydrogène, les biocarburants constituent une option abordable et simple à mettre en œuvre.

AS: Dans ce cas de figure, le client accepte de payer combien?

RW: C'est là toute la question! D'après notre expérience, entre 110 et 140 francs par tonne de CO₂. C'est la valeur marchande actuelle des garanties d'origine.



Severin Plüss, Head of New Energies & Tankstorage, volenergy AG

GRANDE DISPONIBILITÉ DES PRODUITS, OBSTACLES ADMINISTRATIFS IMPORTANTS

AS: L'abordabilité financière est donc un obstacle. Qu'en est-il de la disponibilité des produits?

RW: Comme je l'ai dit tout à l'heure, ce qui pose problème n'est pas la disponibilité des produits mais les obstacles administratifs liés à la mise en place des filières d'approvisionnement. Comme le Swiss Finish impose beaucoup de contraintes (des produits séparés nécessitant des conduites et des réservoirs distincts, par exemple), il y a peu de fournisseurs et de voies de transport. Bref: si l'on se base sur l'objectif très ambitieux d'un million de tonnes d'économies de CO₂ grâce aux biocarburants, la disponibilité n'est pas le principal problème en la Suisse, grâce à une propension à payer relativement élevée. Le problème réside plutôt dans la complexité et l'exhaustivité des contrôles: aujourd'hui, il faut plus d'un an à un nouveau fournisseur pour obtenir une autorisation douanière d'importation!

SP: Nous n'en sommes aujourd'hui qu'aux prémices du développement du marché du HVO, et quand on voit comment fonctionne le Swiss Finish, il est clair qu'un changement de mentalité s'impose au niveau politique. Il est aujourd'hui extrêmement difficile de trouver des usines capables de fournir du HVO aux conditions du Swiss Finish. La grande majorité des grandes installations de production de HVO utilisent un mélange de matières premières où l'on trouve également des matières premières non conformes au Swiss Finish. Aucune de ces installations ne peut être certifiée pour l'exportation vers la Suisse. Cela signifie que nous devons trouver des usines qui produisent exclusivement à partir d'UCO, ce qui est limitatif. À cela s'ajoute le fait que, du fait des directives UE sur l'incorporation de biocarbu-

« Un coup d'œil aux pays voisins montre qu'il serait possible d'en faire bien plus. »

Ramon Werner

rants, la production de biocarburants est en forte hausse. Résultat: de plus grandes quantités d'UCO dont nous aurions besoin pour respecter le Swiss Finish sont transformées en biocarburants.

AS: Y a-t-il des restrictions à l'intérieur des frontières, une fois que le produit est arrivé en Suisse?

SP: La logistique à partir de la frontière pour assurer la distribution en Suisse est en bonne voie; nous disposons par exemple depuis avril 2025 d'un numéro de tarif douanier 282 pour le H50. Nous avons également la capacité d'augmenter les volumes de HVO dans les centres de stockage et de mettre sur le marché un blend. Compte tenu des coûts, il n'est pas très judicieux d'installer un dispositif de mélange dans chaque entrepôt. Mais nous sommes encore loin du compte: le système reste trop complexe, les douanes exigent une certaine ségrégation dans les dépôts, ce que tous les dépôts ne peuvent pas assurer dans les mêmes conditions.

RW: Il existe également des obstacles d'ordre économique. Les importateurs de biocarburants prennent un risque fiscal important du fait de l'exonération de la taxe sur les huiles minérales. Ceux qui ne peuvent ou ne veulent pas retracer minutieusement l'origine de leurs produits hésitent à assumer ces risques à leurs frais. Les importateurs de biocarburants mettent donc tout en œuvre pour se conformer à la réglementation grâce à des contrôles et des systèmes de certification. C'est ainsi que nous avons mis en place le système BTCert, obligatoire pour l'ensemble de la branche pour assurer des audits périodiques de la chaîne d'approvisionnement en collaboration avec les douanes. Nous voulons ainsi garantir une sécurité maximale quant au respect des critères d'agrément, car selon le droit actuel, une entreprise peut être sanctionnée à posteriori en cas de non-conformité avec les règles d'exonération, et ce quelle que soit sa part de responsabilité.

AS: Faut-il donc aborder la question de l'exonération fiscale sous cet angle?

RW: Si nous voulons augmenter considérablement les importations de biocarburants, nous devons nous demander si cette responsabilité étendue reste justifiée, même en cas de bonne foi et malgré tous les contrôles, compte tenu des risques et des conséquences dramatiques. Dans le cadre des discussions sur la taxation de la mobilité, où l'on aborde également la taxation de la mobilité électrique, il faudrait aborder la question du risque pour le secteur des biocarburants et des huiles minérales. Enfin, l'ampleur du transfert des taxes vers les énergies fossiles commence également à poser des problèmes. Comme on le sait, l'exonération des biocarburants doit être sans incidence sur le budget de la Confédération.

LES LIMITES DU BIOÉTHANOL

AS: L'augmentation des ventes semble tenir pour l'essentiel à la distribution de biodiesel. Quelles sont les perspectives pour le bioéthanol?

SP: En ce qui concerne l'éthanol, le volume pouvant être mélangé à l'essence est techniquement limité, contrairement au HVO pour le diesel. Ces dernières années, la proportion a pu être augmentée de manière continue; nous sommes désormais proches du seuil de 5% autorisé par la norme sur l'essence. D'un point de vue normatif, il faudrait désormais envisager l'introduction généralisée de l'E10, c'est-à-dire de l'essence contenant jusqu'à 10% de bioéthanol. En Autriche et en France, l'E10 est le produit standard. Nous devrions aller dans le même sens. Aujourd'hui, la grande majorité des stations-service ne peuvent proposer que trois produits; un produit supplémentaire n'a pas de sens tant que nous avons le BF98 et le diesel dans notre gamme. En règle générale, ce sont les cuves qui constituent le facteur limitant. Ce cas est particulier à la Suisse: à l'étranger, les stations-service proposent quatre ou cinq produits, ce qui offre beaucoup plus de possibilités.

AS: Quelles sont les réactions observées dans les stations-service en matière d'acceptation des biocarburants?

RW: Pour les consommateurs, la question décisive est de savoir si les véhicules sont homologués pour les carburants correspondants. Si l'utilisation de l'E10 (voire de l'E25) est prévue, cela ne pose aucun problème au consommateur. De ce point de vue, rien ne s'oppose à ce que l'on double la part d'éthanol. Si l'E10 était le produit standard, sa part augmenterait; le produit est disponible et les prix sont attractifs.

Provenance du pétrole brut importé en Suisse



Libye
2,6%
77953 t



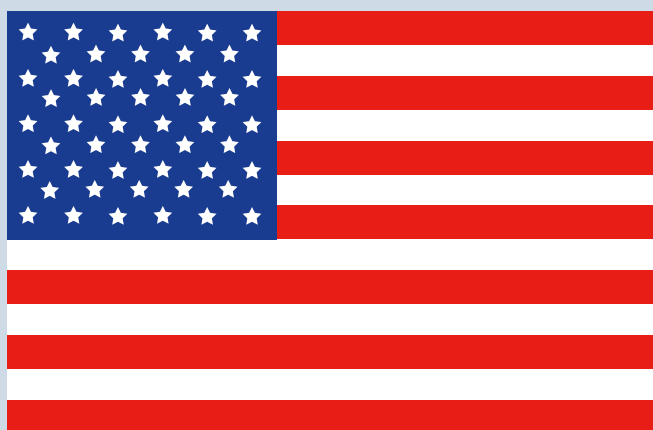
Azerbaïdjan
2,8%
85479 t



Kazakhstan
5,0%
153744 t



Nigéria
35,4%
1079769 t



États-Unis
49,9%
1523764 t

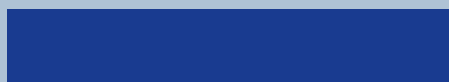
Détails, voir tableau 6

Principales voies d'acheminement vers la Suisse

Route
5,4%
492162 t



Navigation
22,4%
2056647 t



Rail
30,5%
2802060 t



Pipeline
41,8%
3836279 t



Détails, voir tableau 10

Provenance des produits finis importés en Suisse

Les principaux partenaires commerciaux de la Suisse sont l'Allemagne, la France, l'Italie, la Belgique et les Pays-Bas



vers d'autres pays de l'UE
1,5%
94 084 t

Belgique
5,0%
309 167 t

Pays-Bas
5,9%
361 886 t

France
14,2%
873 244 t

Italie
5,1%
315 649 t



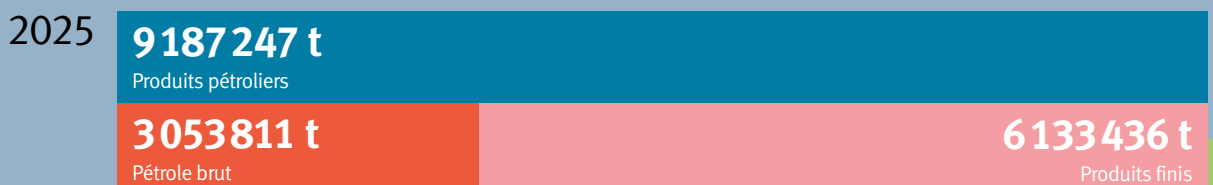
Allemagne
66,3%
4 065 895 t

Détails, voir tableau 7

Les produits finis sont les essences, le kérosène, le diesel, les mazout, le bitume, le coke de pétrole, les lubrifiants, les gaz liquéfiés et autres produits comme le calcinat.

Importations totales de produits pétroliers

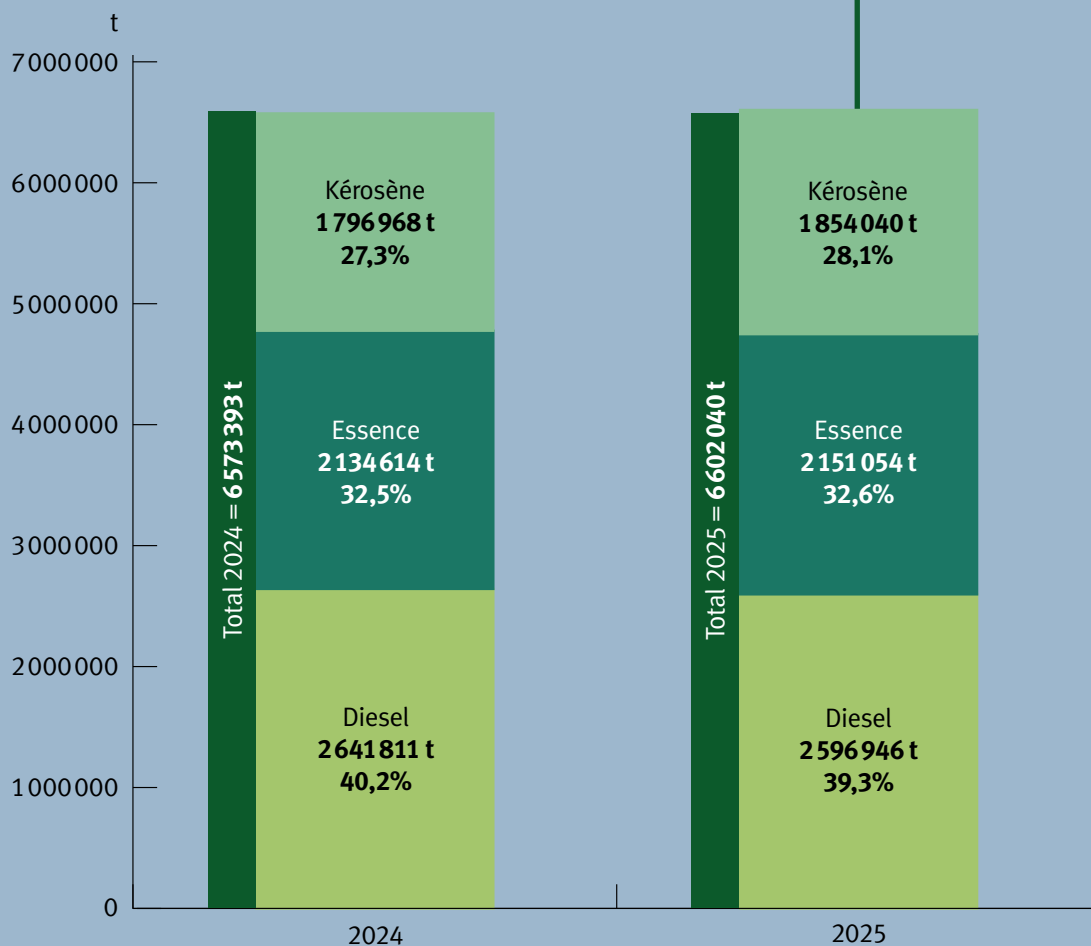
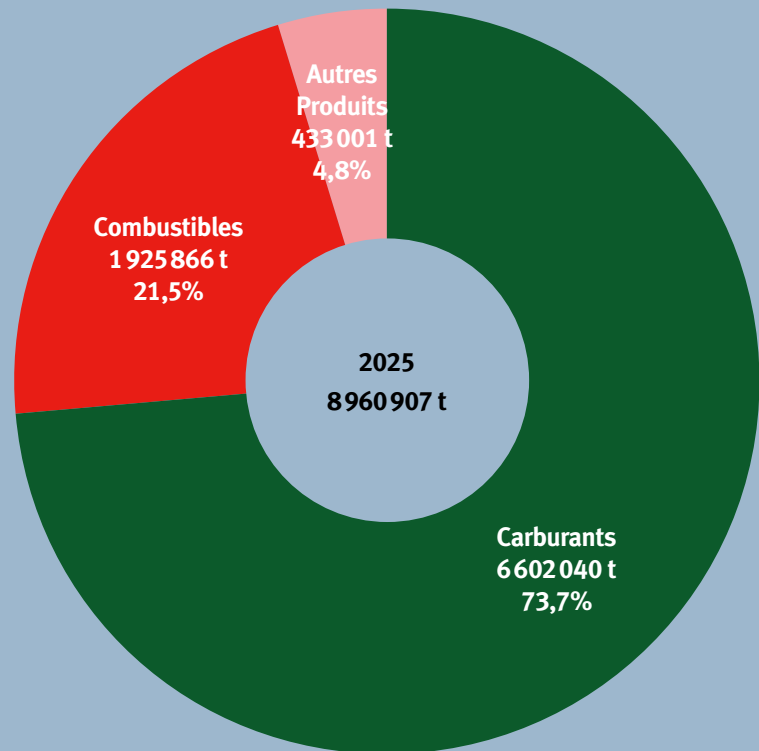
Détails, voir tableau 6



-1,7%
le volume des importations a évolué en 2025 par rapport à 2024

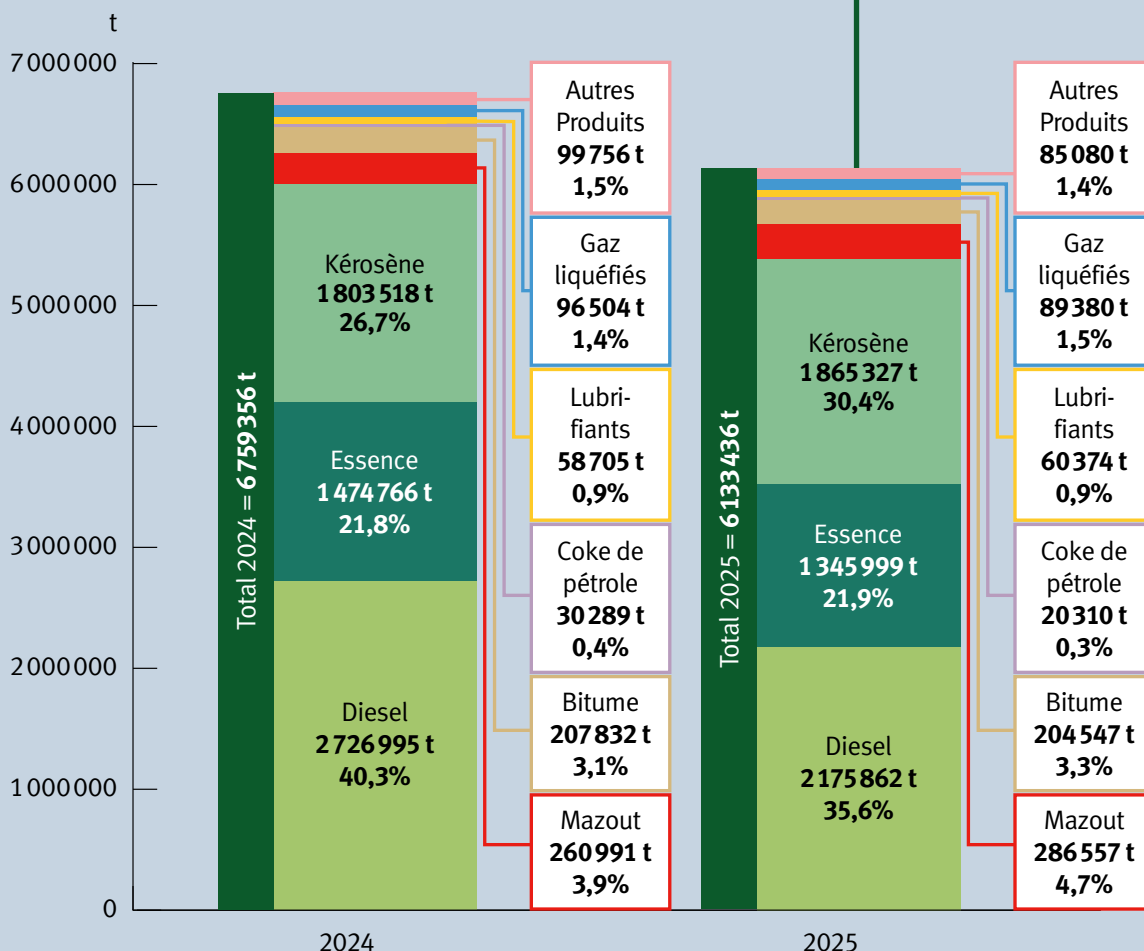
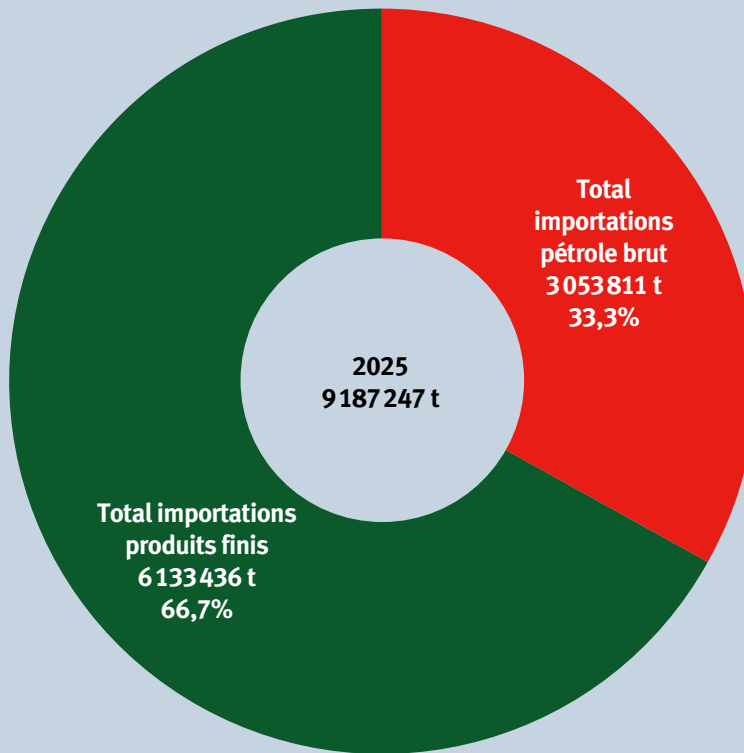
Ventes de produits pétroliers en Suisse

Répartition des ventes par catégories de carburants, combustibles et autres produits



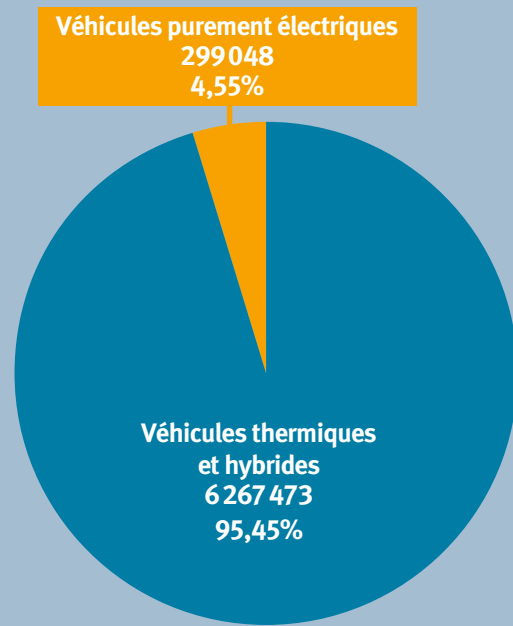
Détails, voir tableau 1

Importation, pétrole brut, produits finis



Détails, voir tableau 4

Véhicules par type de propulsion

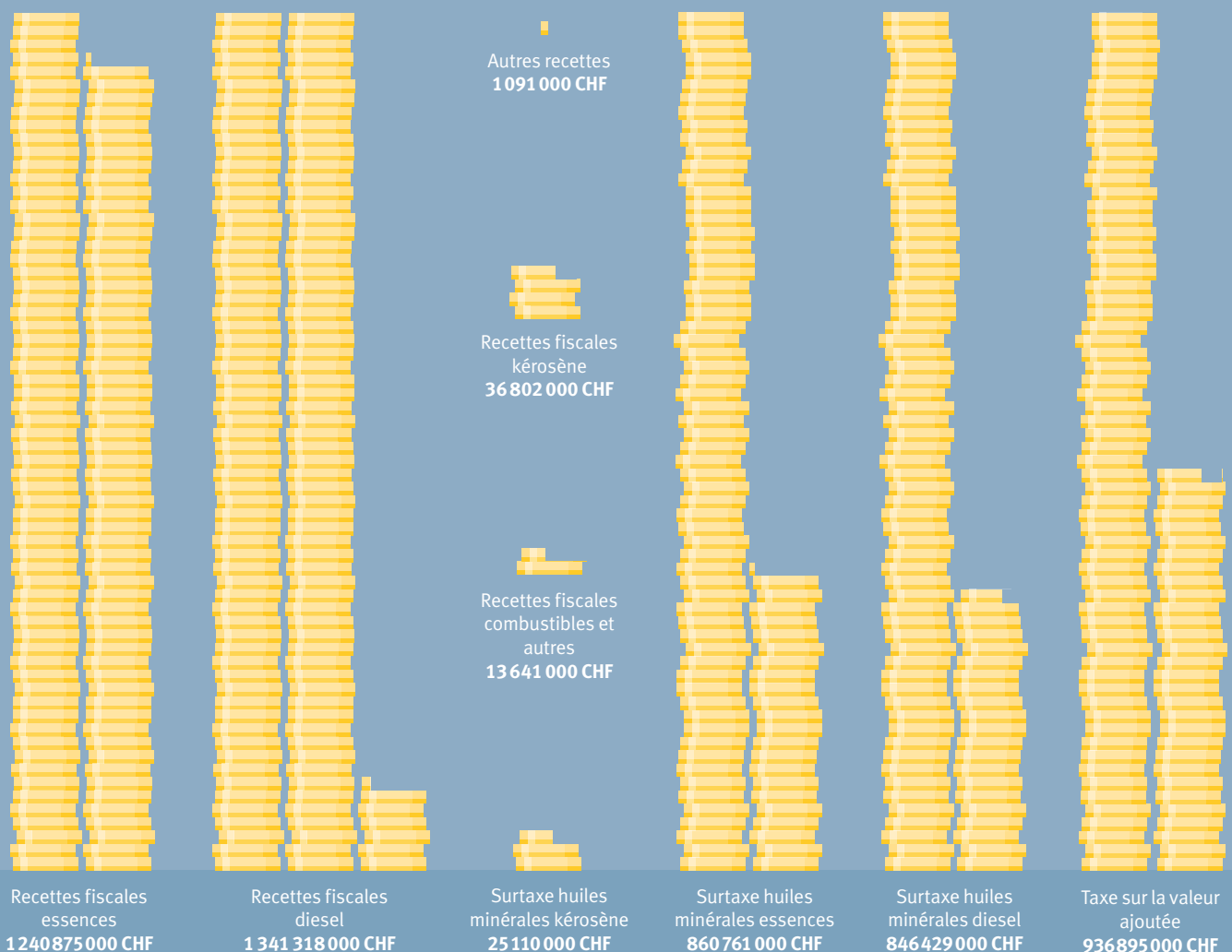


Source: OFS MFZ, 2025

Taxe sur la valeur ajoutée

Détails, voir tableau 18

10 000 000 CHF



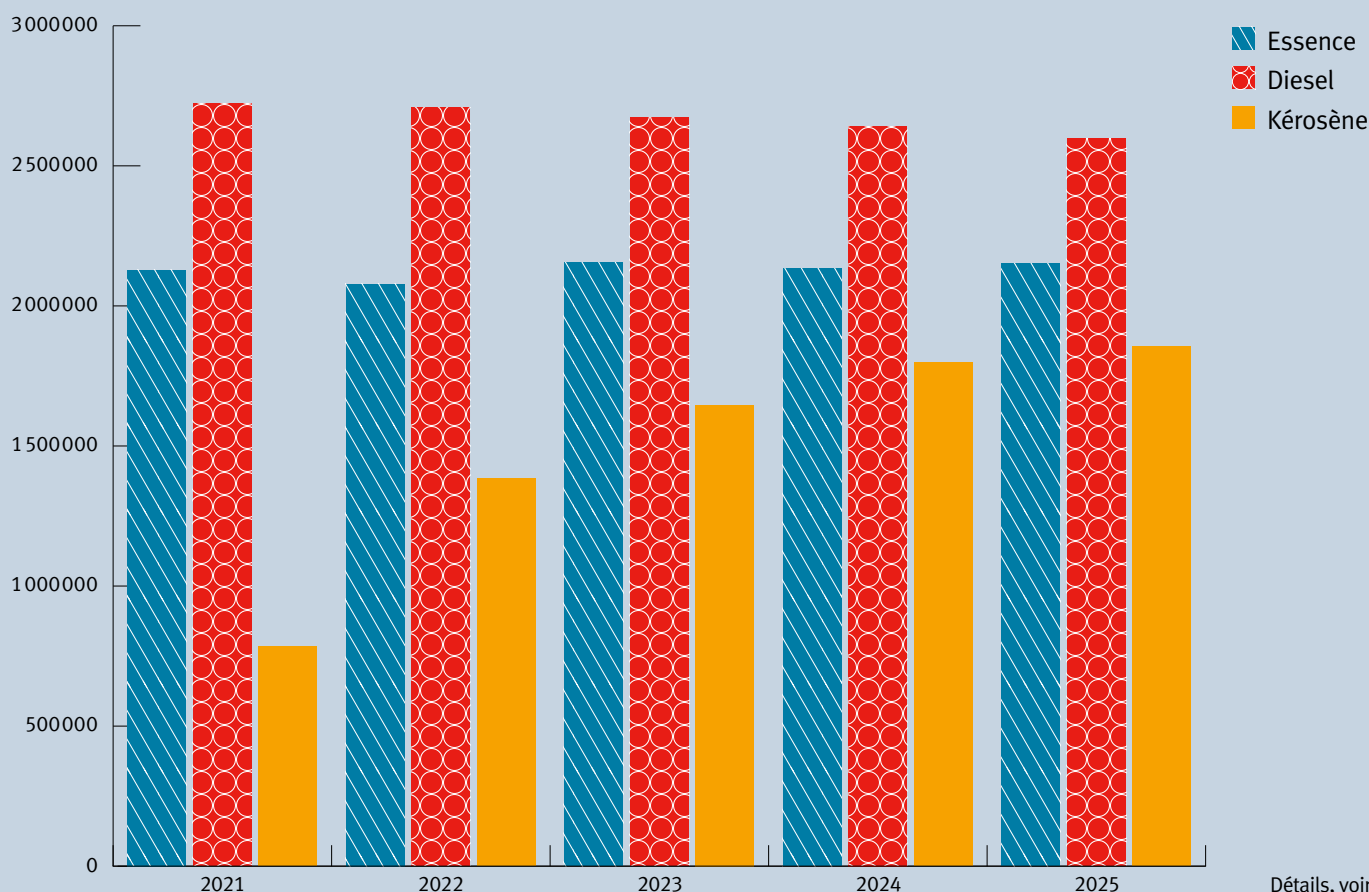
Recettes 2024
5 384 583 000 CHF



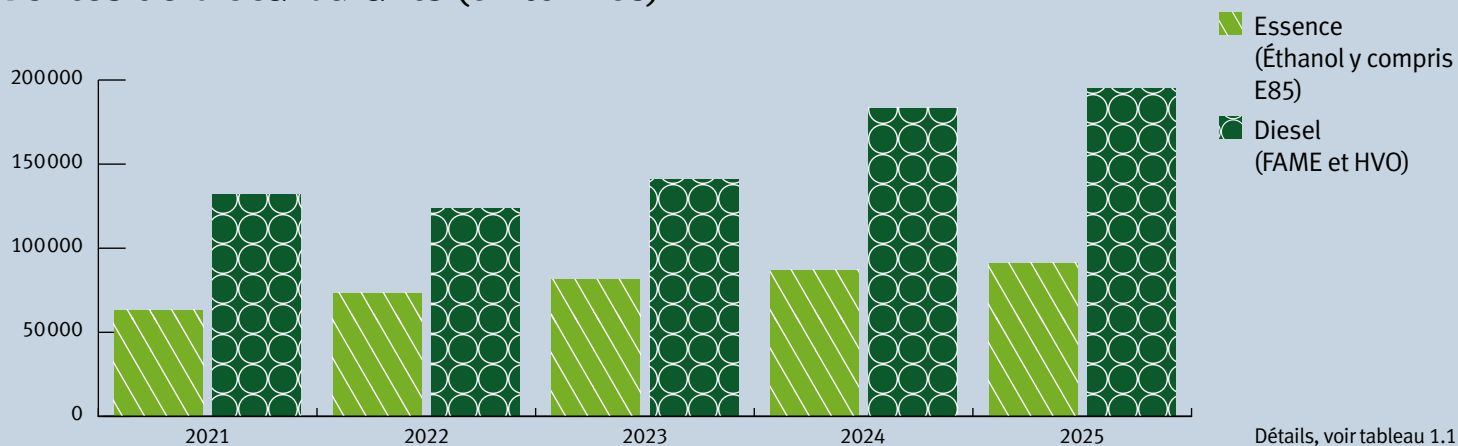
0,26%
moins de recettes
fiscales qu'en 2024

Recettes 2025
5 370 318 000 CHF

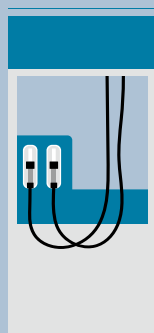
Ventes de carburant au cours des cinq dernières années (en tonnes)



Ventes de biocarburants (en tonnes)



Stations-service 2025



Total stations-service

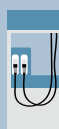
3321

Détails, voir tableau 15



Total stations-service avec stations de recharge électrique rapide

322



Total stations-service H₂, CNG et LPG

17 stations-service H₂
96 stations-service CNG
41 stations-service LPG



Total stations-service avec/sans shops

1393 stations-service avec shops
1928 stations-service sans shops

Incertitude et volatilité après l'entrée en fonction de Trump

Le marché mondial du pétrole brut a connu une transformation remarquable entre 2024 et 2025. Cette période a été marquée par une baisse significative du prix du pétrole brut, des excédents mondiaux considérables, une volatilité accrue des marchés ainsi qu'un changement fondamental de la dynamique du marché.

La réélection de Donald Trump à la présidence des États-Unis a conduit à un climat politique plus restrictif, marqué par des droits de douane, des sanctions et une recrudescence des tensions géopoliti-

ques. Après avoir atteint un pic de 81 dollars le baril le 15 janvier 2025, le cours spot du pétrole brut West Texas Intermediate (WTI) a chuté de manière spectaculaire en avril pour passer sous la barre des 60 dol-



© Keystone-SDA / ANDREW CABALLERO-REYNOLDS

Trump et Xi Jinping en octobre 2025

lars, son plus bas niveau depuis quatre ans. Cette baisse s'explique principalement par les inquiétudes des marchés concernant la faiblesse de la demande de pétrole brut ainsi que par l'introduction de droits de douane par les États-Unis. Les deux principaux acteurs de ce conflit commercial qui s'intensifie, les États-Unis et la Chine, sont également les plus grands consommateurs mondiaux de pétrole brut et représentent respectivement environ 20% et 16% de la demande mondiale estimée à 104 millions de barils par jour (b/j) en 2024. Par conséquent, tout ralentissement économique touchant ces deux économies pourrait assombrir considérablement les perspectives de la demande mondiale de pétrole. La percée dans les négociations commerciales entre les États-Unis et la Chine en mai 2025 a changé la donne: l'accord conclu entre les deux pays sur une réduction temporaire des droits de douane a considérablement amélioré le sentiment du marché et entraîné une hausse des prix du pétrole. Cet épisode est révélateur de la nervosité et de l'incertitude qui règnent sur les marchés dans la nouvelle ère Trump.

D'autre part, l'économie mondiale s'est finalement révélée plus résistante que prévu. Des politiques macroéconomiques favorables, l'assouplissement des conditions financières résultant des progrès technologiques attendus, ainsi que l'augmentation des investissements dans le domaine de l'intelligence artificielle ont stabilisé la demande et atténué les effets négatifs d'une incertitude politique accrue et de barrières commerciales croissantes.

L'OPEP+ met fin à la longue période de réductions coordonnées de sa production

Au-delà des développements politiques, l'accélération de la hausse de la production de l'OPEP+ a été le facteur dominant qui a influencé les prix du pétrole brut en 2025. Lorsque l'organisation a renoncé à une réduction durable de la production, d'importants volumes de pétrole brut sont revenus sur le marché. Après des années de réductions coordonnées de la production, l'effet des restrictions de l'offre s'est estompé: le niveau élevé des prix n'a pas pu être maintenu, ce qui a nécessité une réévaluation de la stratégie. L'OPEP+ a alors développé une tolérance accrue à l'égard de prix plus bas et a donné la priorité à la défense de sa part de marché ainsi qu'à sa position à long terme dans le système énergétique mondial.

À la suite de ce changement de stratégie, le bilan pétrolier mondial est resté structurellement marqué par une offre excédentaire en 2025. Selon les estimations de l'Agence internationale de l'énergie (AIE), la demande mondiale de pétrole n'a augmenté que d'environ 830 000 barils par jour au cours de l'année, tandis que l'offre mondiale a progressé d'environ 3 millions de barils par jour, ce qui a entraîné un excédent persistant. Les estimations de l'OPEP, toujours un peu plus optimistes, tablent sur une croissance de la demande de 1,3 million de barils par jour et une croissance de la production de 2,5 millions de barils par jour (voir page 41). Quoiqu'il en soit, même face à des conflits géopolitiques persistants, à des sanctions et à des augmentations préventives des stocks qui ont temporairement soutenu les prix, l'offre a constamment dépassé la demande. Une grande partie de cet excédent s'est accumulée sous forme de pétrole en mer, de stocks de pétrole brut chinois et de stocks hors de l'OCDE.

Des marchés de produits en pénurie malgré un excédent de pétrole brut

Contrairement au marché du pétrole brut, caractérisé par une offre excédentaire, les marchés des produits raffinés ont vécu une situation de pénurie en 2025, les marges de raffinage se redressant après trois années de baisse. Cette pénurie a été exacerbée par des goulets d'étranglement liés à la guerre en Ukraine: l'intensification des attaques de drones ukrainiens contre les infrastructures russes et le durcissement des sanctions occidentales, qui ont pratiquement paralysé les exportations russes de diesel. Les fermetures de raffineries – notamment celles de LyondellBasell à Houston et de Phillips 66 à Los Angeles – ainsi que la mise en service plus lente que prévu des installations de la raffinerie Dangote au Nigeria ont également aggravé la pénurie de produits.

Production, offre, réserves et demande de pétrole

En 2025, les marchés ont été marqués par l'incertitude et les inquiétudes liées à une escalade imminente des conflits en Ukraine et au Moyen-Orient, à un ralentissement économique mondial et à une offre excédentaire sur le marché du pétrole. Après quelques fluctuations au cours du premier semestre, le prix du pétrole a évolué de manière largement latérale jusqu'à la fin de l'année, dans une fourchette comprise entre 70 et 55 dollars le baril (voir page 22).

Comme l'année précédente, la stagnation des prix du pétrole tient pour l'essentiel aux inquiétudes persistantes concernant la conjoncture et, par conséquent, la demande. Les prix intègrent déjà, dans la mesure du prévisible, les risques d'approvisionnement liés aux crises géopolitiques. Dans l'ensemble, la production et la demande de pétrole ont connu une légère augmentation par rapport à l'année précédente.

Production de pétrole (en millions de barils par jour, chiffres arrondis)

Région	2024 (estimation)	2025 (Prévisions)
Asie & région Pacifique	7,2	7,3
Europe de l'Ouest	3,0	3,1
Europe de l'Est	13,4	13,6
Moyen-Orient	30,0	30,8
Afrique	7,1	7,4
Amérique du Nord et du Sud	35,5	36,6
Monde	96,2	98,7
Pays de l'OPEP	32,6	33,8

Source: Oil & Gas Journal, décembre 2025

La production mondiale de pétrole devrait avoir augmenté d'environ 2,6% en 2025 pour atteindre une moyenne de 98,75 millions de barils par jour (b/j), contre une estimation de 96,26 millions de b/j en 2024. La production de l'OPEP pour 2025 s'élèvera donc en moyenne à 33,78 millions de b/j, soit une hausse par rapport aux 32,59 millions de b/j enregistrés en 2024. Cette croissance s'explique par la suppression progressive des réductions volontaires de production. En particulier, la production de l'Arabie saoudite devrait passer de 10,6 millions de barils par jour en 2024 à près de 11 millions de barils par jour en 2025. De plus, des hausses de production significatives sont attendues aux Émirats arabes unis, au Nigeria, au Koweït, en Libye et au Venezuela.

L'offre de pétrole hors OPEP devrait avoir augmenté d'environ 2%. Une grande partie de cette hausse devrait provenir de l'hémisphère occidental, avec en tête les États-Unis, le Brésil, le Canada, le Guyana et l'Argentine. En tant que premier producteur, les États-Unis ont produit 20 millions de barils par jour en 2024, soit près du double du numéro 2, l'Arabie saoudite.

La production pétrolière du Canada devrait augmenter de 3% et dépasser les 6 millions de barils par jour. Cette croissance est tirée par l'augmentation de la capacité de débit du projet Trans Mountain Expansion (TMX), les extensions de

projets en cours et les gains d'efficacité, qui seront toutefois partiellement compensés par des travaux de maintenance et des arrêts dus aux feux de forêt. La production de sables bitumineux au Canada devrait atteindre un niveau record en 2025. Dans la région offshore de l'Atlantique, Equinor et ExxonMobil forent activement de nouveaux puits d'exploration.

Dans la région Asie-Pacifique, on prévoit une hausse de la production pétrolière d'environ 1%, tirée par la Chine, qui devrait dépasser les 4,3 millions de barils par jour en 2025, soutenue par les investissements continus dans la revitalisation de bassins nouveaux et matures et les nouveaux sites offshore de la China National Offshore Oil Corporation (CNOOC) qui continue d'étendre ses capacités en eaux profondes en mer de Chine méridionale. La production en Malaisie et en Indonésie devrait rester globalement stable, tandis que l'Australie devrait enregistrer une baisse en raison de l'épuisement des anciens gisements offshore.

La production pétrolière de la Norvège devrait augmenter d'environ 3% en 2025 par rapport à 2024, grâce à la mise en service de nouveaux gisements, notamment celui de Johan Castberg, d'une capacité de 220 000 b/j. Une croissance est également attendue pour la Turquie et le Royaume-Uni. La production en Europe occidentale devrait ainsi augmenter de 3,5%.

Demande (en millions de barils par jour, chiffres arrondis)

Région	2024 (*)	2025 (estimation)	Différence (%)	2025 Prévision	Différence (%)
OCDE	45,8	45,9	+0,2	46,1	+0,4
Non-OCDE	58,0	59,2	+2,0	60,5	+2,2
Monde	103,8	105,1	+1,2	106,5	+1,3

Source: Rapports mensuels de l'OPEP sur le marché pétrolier de février 2025(*) et février 2026

La croissance annuelle de la demande pour 2025 est estimée par l'Agence internationale de l'énergie (AIE) à 830 000 b/j, ce qui correspond à une légère baisse par rapport à l'année précédente (+840 000 de b/j en 2024). La croissance en 2025 a été presque exclusivement portée par les économies non-membres de l'OCDE, la consommation dans les pays de l'OCDE étant restée globalement inchangée. La demande supplémentaire s'est concentrée sur les distillats moyens et les matières premières pétrochimiques. Pour 2026, l'OPEP table sur une accélération de la croissance à 1,4 million de barils par jour, mais cette estimation date d'avant le déclenchement de la guerre en Iran en février 2026. La demande mondiale de pétrole pourrait alors atteindre plus de 106 millions de barils par jour d'ici fin 2026.

Les pays disposant des plus grandes réserves de pétrole avérées

Pays	Réserves estimées au 1.1.2026 (en millions de barils)
Venezuela	303 220
Arabie saoudite	267 200
Iran	208 600
Canada	170 000
Irak	145 020
Émirats Arabes Unis	113 000
Koweït	101 500
Russie	80 000
États-Unis	78 753
Monde	1 773 013

Source: Oil & Gas Journal, décembre 2025

Fin 2025, les estimations des réserves prouvées de pétrole dans le monde s'élèvent à 1773 milliards de barils, ce qui correspond à une nouvelle hausse par rapport à l'année précédente (1765 milliards de barils). Il convient toutefois de considérer ces chiffres avec prudence: les variations n'ont été enregistrées que de manière fragmentaire et ont été communiquées presque exclusivement par des pays occidentaux. Comme on le sait, les variations des réserves reflètent non seulement la consommation de pétrole, mais aussi l'ampleur des activités d'exploration. Pour le marché, les stocks sont plus déterminants que les réserves. Selon l'AIE, ceux-ci ont atteint en octobre 2025 un niveau record sur quatre ans, à 8 milliards de barils.

Les membres d'Avenergy Suisse au 1^{er} janvier 2026

Liste des sociétés membres

A. H. MEYER & CIE. AG

Badenerstrasse 329, 8003 Zurich,
Tél. 044 498 15 15, www.ahmeyer.ch

AGROLA AG

Theaterstrasse 15a, 8401 Winterthur,
Tél. 058 433 80 00, www.agrola.ch

BENOIL S.A.

Via Cercera 24, 6862 Rancate,
Tél. 091 640 02 00, www.benoil.ch

CICA S.A.

Hochbergerstrasse 60A, 4057 Bâle,
Tél. 061 638 85 00, www.cica.ch

CITY CARBUROIL S.A.

Via Riale 17, 6804 Bironico,
Tél. 091 935 93 63, www.citycarburol.ch

CONRAD-STORZ AG

Via Somplaz 37, 7500 Saint-Moritz,
Tél. 081 837 37 77, www.conrad-storz.ch

COOP PRONTO AG

Hegenheimermattweg 65, 4123 Allschwil,
Tél. 061 485 41 41, www.coop-pronto.ch

ECSA ENERGY SA

Via Luigi Favre 16, 6828 Balerna,
Tél. 058 211 95 00, www.ecsa.ch

ENILIVE SUISSE SA

Av. de Gratta-Paille 1, 1018 Lausanne,
Tél. 021 644 31 11, www.enilive.ch

FRITZ MEYER AG

Sevogelstrasse 26, 4052 Bâle,
Tél. 061 317 86 86, www.fmag.ch

HELVOIL SA

Route de l'Île-au-Bois 1c, 1870 Monthey,
www.helvoil.ch

KÜNG AG BERN

Weyermannsstrasse 28, 3001 Berne,
Tél. 031 389 99 90, www.kuengbern.ch

LANG ENERGIE AG

Seestrasse 13, 8280 Kreuzlingen,
Tél. 071 677 12 12, www.langenergie.ch

LAVEBA GENOSSENSCHAFT

Vadianstrasse 29, 9001 Saint-Gall,
Tél. 058 400 66 66, laveba.ch

MIGROL AG

Soodstrasse 52, 8134 Adliswil,
Tél. 044 495 11 11, www.migrol.ch

OSTERWALDER ST. GALLEN AG

Oberstrasse 141, 9013 Saint-Gall,
Tél. 071 272 27 27, www.osterwalder.ch

OSTERWALDER ZÜRICH AG

Neunbrunnenstrasse 40, 8052 Zurich,
Tél. 044 307 88 88, www.osterwalder-zuerich.ch

SAPPRO S.A.

Route de Vernier 143, 1219 Châtelaine,
Tél. 022 979 05 50, www.sappro.ch

SCHÄTZLE AG

Landenbergstrasse 35, 6002 Lucerne,
Tél. 041 368 60 00, www.schaetzle.ch

SHELL (SWITZERLAND) AG

Hinterbergstrasse 16, 6312 Steinhausen,
Tél. 041 769 44 44, www.shell.ch



SOCAR ENERGY SWITZERLAND GMBH
Nüscherstrasse 24, 8001 Zurich,
Tél. 044 214 41 11, www.socarenergy.ch

SUTER JOERIN AG
Talstrasse 45, 4144 Arlesheim,
Tél. 061 705 15 15, www.suter-joerin.ch

TAMOIL SA
Route de Pré-Bois 29, 1215 Genève,
Tél. 022 791 83 11, www.tamoil.ch

TOTALENERGIES MARKETING SUISSE SA
c/o TOTALENERGIES AVIATION SUISSE SA
Route de l'Aéroport 10, 1215 Genève Aéroport 15,
Tél. 022 790 29 00, www.totalenergies.ch

VAROPREEM AG
Neuhofstrasse 22, 6340 Baar,
Tél. 041 747 23 00, www.varopreem.com

VARO REFINING (CRESSIER) S.A.
Zone industrielle Les Hugues, 2088 Cressier NE,
Tél. 032 758 62 04, www.varoenergy.com

VOEGLIN-MEYER AG
Aumattstrasse 2, 5210 Windisch,
Tél. 056 460 05 05, www.voegtlin-meyer.ch

VOLENERGY AG
Spittelweg 1, 5034 Suhr,
Tel. 062 836 85 25, www.volenergy.com

L'ORGANE DE RÉVISION
PRICEWATERHOUSECOOPERS AG,
Birchstrasse 160, 8050 Zurich

AVENERGY SUISSE
Spitalgasse 5, 8001 Zurich,
Tél. 044 218 50 10, www.avenergy.ch

Collaborateurs du bureau à Zurich au 1^{er} janvier 2026

ROLAND BILANG

Directeur

FABIAN BILGER

Directeur adjoint

UELI BAMERT

Responsable de la communication

SAMIRA ILG

Responsable Services & Événements

ROBERT WILLSCH

Chef de projet web et imprimé

BERNHARD WÜEST

Responsable les énergies alternatives et HSSE

NATHALIE GEORGES

Responsable des finances

Collaborateurs du service externe au 1^{er} janvier 2026

MORENO STEIGER

Bureau régional de Suisse orientale
et des Grisons

MARTIN STUCKY

Responsable Centre Information
Mazout Suisse romande/
Centro d'informazione
per l'olio combustibile

Collaborateurs du pool de consultants «Chauffer au mazout» au 1^{er} janvier 2026

ERNST HÄNNI

MARKUS PLÜSS

STEPHAN RICK

Comité de direction au 1^{er} janvier 2026

DANIEL HOFER

Président

EDGAR BACHMANN

SOCAR Energy Switzerland GmbH
Vice-Président

DANIEL BISCHOF

Agrola AG

MATTEO CENTONZE

ECSA Energy SA

PAOLO DE JULIIS

Enilive Suisse SA

ANDREAS FLÜTSCH

Migrol AG

DOMINIK KÖPPEL

Coop Pronto AG

ANDREA LAANIO

Shell (Switzerland) AG

LUCA LUTEROTTI

Tamoil Suisse SA

BARBARA MÜHLEMANN

VARO Energy Marketing AG

URS SCHMIDLI

Schätzle AG

RAMON WERNER

volenergy AG

Industrie des huiles minérales de la Suisse

Remarques concernant les données et méthodes statistiques

Les statistiques relatives à l'exercice rapporté reposent en partie sur des données provenant de sources externes qui sont encore provisoires au moment de la publication de ce rapport. Les données de l'exercice rapporté seront consolidées l'année prochaine.

En fonction de la méthode d'agrégation, des différences d'arrondi entre les différents tableaux peuvent apparaître.



Statistiques

2025

1 Ventes intérieures de produits pétroliers¹

Produits	2023 t	2024 t	2025 t	2024/2025 %
Essences	2 154 536	2 134 614	2 151 054	0,8
Kérosène	1 646 254	1 796 968	1 854 040	3,2
Carburant diesel	2 672 144	2 641 811	2 596 946	-1,7
Total carburants	6 472 934	6 573 393	6 602 040	0,4
Mazout Eco	1 981 427	1 946 698	1 925 843	-1,1
Mazout Euro	9 157	151	0	-100,0
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	756	0	23	
Total mazout	1 991 340	1 946 849	1 925 866	-1,1
Gaz liquéfiés	163 162	165 976	159 492	-3,9
Bitumes	206 731	206 277	203 835	-1,2
Coke de pétrole	42 451	29 945	20 014	-33,2
Lubrifiants	41 816	38 270	36 663 ²	-4,2
Essence d'aviation	2 921	3 495	3 148	-9,9
Naphta	18 580	7 265	5 673	-21,9
Autres pétroles	1 501	1 492	1 144	-23,3
Cires et paraffines	2 598	1 089	-363	-133,3
White Spirit	3 435	3 432	3 395	-1,1
Total autres produits	483 195	457 241	433 001	-5,3
Total	8 947 469	8 977 483	8 960 907	-0,2

¹ Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)

² Comme lors des années précédentes, seules les ventes de l'Association de l'industrie suisse des lubrifiants sont comptabilisées (environ 90% du total).

1.1 Ventes intérieures de produits biogènes sélectionnés

Produits	2023 t	2024 t	2025 t	2024/2025 %
Essence (Éthanol y compris E85)	84 386	87 176	91 437	4,9
Diesel (FAME et HVO)	140 991	183 524	195 149	6,3
SAF		961	1 160	20,7
Total	225 377	271 661	287 746	5,9

Sources: CARBURA, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

2 Facteurs influençant la consommation

	2023	2024	2025	2024/2025
				%
PIB réel, en mio. CHF (année de référence 2015)	786 777	797 716	808 087 ¹	1,3
Population résidente permanente moyenne (en 1000)	8 962 258	9 051 029	9 087 658 ¹	0,4
Parc total de logements (en 1000)	4 794 354	4 840 096	4 920 189 ¹	1,7
Degrés-jours de chauffage	2 854	2 865	3 026	5,6
Taux de remplissage des cuves de mazout (à la fin de l'année en %)	52	52	52	0,2
Production industrielle (2021=100)	105	107	109	2,5
Parc de véhicules à moteurs	5 628 168	5 683 459	5 737 976	1,0
– dont VT avec réservoir	4 598 776	4 588 081	4 576 389	-0,3
Nombre des vols (aéroports de Zurich, Genève; vols de ligne et charter)	343 676	367 327	375 354	2,2

¹ Données provisoires

Sources: Secrétariat d'État à l'économie (SECO), Office fédéral de la statistique (OFS), Office fédéral de l'énergie (OFEN), Oil Link S.A.

3 Structure des ventes suisses de produits pétroliers¹

	2023	2024	2025
Produits	%	%	%
Essences	24,1	23,8	24,0
Kérosène	18,4	20,0	20,7
Diesel	29,9	29,4	29,0
Mazout	22,3	21,7	21,5
Autres produits	5,4	5,1	4,8
Total	100,00	100,00	100,00

¹ Sans la consommation propre des raffineries

Sources: CARBURA, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF) et Association de l'industrie suisse des lubrifiants

4 Statistique des importations

	2023	2024	2025	2024/2025
Produits	t	t	t	%
Essences	1 428 311	1 474 766	1 345 999	-8,7
Kérosène	1 674 520	1 803 518	1 865 327	3,4
Diesel	2 646 783	2 726 995	2 175 862	-20,2
Mazout	480 895	260 991	286 557	9,8
Bitumes	219 937	207 832	204 547	-1,6
Coke de pétrole	42 683	30 289	20 310	-32,9
Lubrifiants	59 063	58 705	60 374	2,8
Gaz liquéfiés	97 075	96 504	89 380	-7,4
Autres produits	100 758	99 756	85 080	-14,7
Total des produits pétroliers	6 750 025	6 759 356	6 133 436	-9,3
Pétrole brut	2 747 680	2 586 715	3 053 811	18,1
Total	9 497 705	9 346 071	9 187 247	-1,7

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

5 Statistique par région de provenance (pétrole brut et produits finis)

Provenance	2023		2024		2025	
	t	%	t	%	t	%
UE	6 718 023	70,7	6 689 009	71,6	6 019 925	65,5
Autres pays d'Europe	5 478	0,1	706	0,0	568	0,0
Afrique	1 181 946	12,4	1 143 453	12,2	1 244 259	13,5
Asie/Océanie	81 458	0,9	53 637	0,6	349 844	3,8
Amérique	1 510 801	15,9	1 459 267	15,6	1 572 652	17,1
Total	9 497 706	100,0	9 346 072	100,0	9 187 248	100,0

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

6 Statistique par pays de provenance

Pétrole brut ¹	2023		2024		2025	
	t	%	t	%	t	%
Top 5 année de référence	2 546 222	92,7	2 487 134	96,2	2 920 709	95,6
États-Unis	1 487 600	54,1	1 410 648	54,5	1 523 764	49,9
Nigeria	869 552	31,6	954 938	36,9	1 079 769	35,4
Kazakhstan	47 885	1,7	28 554	1,1	153 744	5,0
Azerbaïdjan	26 234	1,0		0,0	85 479	2,8
Libye	114 951	4,2	92 994	3,6	77 953	2,6
Reste du monde	201 458	7,3	99 581	3,8	133 102	4,4
Total	2 747 680	100,0	2 586 715	100,0	3 053 811	100,0
Produits finis						
UE	6 713 893	99,5	6 684 880	98,9	6 019 925	98,1
Allemagne	3 889 481	57,6	4 586 429	67,9	4 065 895	66,3
France	934 100	13,8	768 900	11,4	873 244	14,2
Italie	451 732	6,7	337 105	5,0	315 649	5,1
Pays-Bas	843 081	12,5	525 124	7,8	361 886	5,9
Belgique	478 816	7,1	364 019	5,4	309 167	5,0
Autres pays de l'UE	116 683	1,7	103 303	1,5	94 084	1,5
Reste du monde	36 133	0,5	74 478	1,1	113 511	1,9
Total produits finis	6 750 026	100,0	6 759 358	100,0	6 133 436	100,0
Total général	9 497 706		9 346 073		9 187 247	

¹ À chaque fois, le lieu de chargement a été enregistré.

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

7 Statistique de provenance par catégorie de produits

Provenance		Essences	Kérosène	Diesel	Huiles de chauffage	Bitumes	Coke de pétrole	Lubri- fiants	Gaz liquéfiés	Autres produits	Total t
		t	t	t	t	t	t	t	t	t	
Allemagne	2024	1 274 478	1 317 204	1 719 261	51 920	111 564	28 724	27 452	28 276	27 551	4 586 429
	2025	1 104 385	1 319 045	1 417 430	29 860	102 852	18 573	29 675	23 817	20 258	4 065 895
France	2024	983	449 499	120 661	122 387	54 231	19	2 663	12 618	5 839	768 900
	2025	478	450 244	174 972	164 106	60 616	37	2 947	11 685	8 158	873 244
Italie	2024	120 142	2 469	85 859	85 391	34 249	0	7 133	613	1 249	337 105
	2025	102 024	2 325	81 098	91 268	32 053	0	4 756	677	1 447	315 649
Pays-Bas	2024	16 420	26 593	438 486			1 026	3 608	1 943	37 047	525 124
	2025	34 290	62 624	221 473			758	4 432	1 077	37 232	361 886
Belgique	2024	4	0	323 848	1 293	51		6 457	12 008	20 359	364 019
	2025	25 154	20 582	234 677	1 323	155		5 999	10 600	10 676	309 167
Autres pays de l'UE	2024	62 734	7 704	19 618		7 722	12	3 877	176	1 460	103 303
	2025	79 666	1	6		8 865	33	4 006	260	1 246	94 084
Total UE	2024	1 474 761	1 803 468	2 707 732	260 991	207 816	29 780	51 190	55 634	93 506	6 684 879
	2025	1 345 997	1 854 821	2 129 657	286 557	204 542	19 401	51 816	48 116	79 018	6 019 925
Autres pays d'Europe	2024	5	48	40		17	39	70	0	488	706
	2025	2	14	24		5	0	84	1	437	568
Afrique	2024		0					0	3	0	67
	2025		10 491					0	2	0	10 596
Asie/ Océanie	2024		0	19 223			7	2 624	43	3 186	25 083
	2025	0	0	46 181		0	195	3 832	40	3 212	53 460
Amérique	2024	0	2				462	4 818	40 827	2 510	48 619
	2025	0	0				713	4 640	41 224	2 310	48 888
Total reste du monde	2024	5	50	19 262		17	509	7 515	40 870	6 250	74 478
	2025	2	10 506	46 205		5	909	8 558	41 264	6 061	113 511
Total	2024	1 474 766	1 803 518	2 726 995	260 991	207 832	30 289	58 705	96 504	99 756	6 759 357
	2025	1 345 999	1 865 327	2 175 862	286 557	204 547	20 310	60 374	89 380	85 080	6 133 437

Note: un 0 dans le tableau signifie un volume d'importation inférieur à 500 kilogrammes.

Si une ligne est vide, aucune importation n'a eu lieu.

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

8 Valeur des importations

	2023	2024	2025	2024/2025
Valeur totale	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF	%
Produits pétroliers	5 686	5 041	4 029	-20,1
Pétrole brut	1 573	1 382	1 378	-0,3
Total	7 258	6 423	5 407	-15,8
Valeur par tonne	CHF/t	CHF/t	CHF/t	%
Produits pétroliers	842.30	745.73	656.88	-11,9
Pétrole brut	572.41	534.31	451.09	-15,6
Total	764.22	687.22	588.48	-13,4

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

9 Statistique des exportations

	2023	2024	2025	2024/2025
Produits	t	t	t	%
Essences	10	10	16	60,0
Kérosène ¹	957 548	997 426	1 039 383	4,2
Diesel	4 118	10 032	14 916	48,7
Huiles de chauffage	21 482	7 990	8 004	0,2
Bitumes	13 206	1 556	712	-54,2
Coke de pétrole	232	344	296	-14,0
Lubrifiants	17 592	16 206	20 007	23,5
Gaz liquéfiés	3 816	1 230	10 604	762,1
Autres produits	10 662	10 347	12 133	17,3
Total	1 028 666	1 045 141	1 106 071	5,8

¹ Ravitaillement des compagnies aériennes étrangères dans le trafic aérien international; Ceux-ci sont compris dans les ventes intérieures (tabl. 1).

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

10 Importations de pétrole brut et de produits raffinés par moyen de transport

Moyens de transport	2023		2024		2025	
	t	%	t	%	t	%
Voie fluviale	2 451 688	25,8	2 619 687	28,0	2 056 647	22,4
Rail	2 856 953	30,1	2 945 657	31,5	2 802 060	30,5
Route	592 268	6,2	507 272	5,4	492 162	5,4
Voie aérienne	78	0,0	85	0,0	100	0,0
Pipelines	3 596 718	37,9	3 273 370	35,0	3 836 279	41,8
Total	9 497 705	100,0	9 346 072	100,0	9 187 248	100,0

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

11 Statistique des moyens de transport par pays¹

Pays		Voie	Rail	Route	Voie	Pipeline	Total
		fluviale	t	t	aérienne	t	
Allemagne	2024	1 858 347	2 604 909	123 112	61		4 586 429
	2025	1 497 963	2 450 219	117 656	57		4 065 895
France	2024		15 075	67 168	1	690 785	773 030
	2025		16 061	74 714	1	782 468	873 244
Italie	2024		66 244	270 861	0		337 105
	2025		53 653	261 987	9		315 649
Pays-Bas	2024	504 297	15 284	5 542	0		525 124
	2025	344 299	10 661	6 926	1		361 886
Belgique	2024	220 187	137 095	6 736	1		364 019
	2025	169 557	133 832	5 776	2		309 167
Autres pays de l'UE	2024	17 271	62 454	23 577	1		103 303
	2025	0	80 033	14 049	1		94 084
Total UE	2024	2 600 102	2 901 061	496 997	64	690 785	6 689 009
	2025	2 011 820	2 744 459	481 108	70	782 468	6 019 925
Autres pays d'Europe	2024		364	338	5		706
	2025	0	240	321	6		568
Afrique	2024	0	0	70	0	1 143 383	1 143 453
	2025	0	10 491	105	0	1 233 663	1 244 259
Asie/Océanie	2024	19 574	2 778	2 728	3	28 554	53 637
	2025	44 776	4 018	4 661	5	296 384	349 844
Amérique	2024	11	41 455	7 140	13	1 410 648	1 459 267
	2025	52	42 851	5 967	18	1 523 764	1 572 652
Total reste du monde	2024	19 585	44 596	10 276	21	2 582 585	2 657 063
	2025	44 828	57 601	11 054	29	3 053 811	3 167 322
Total	2024	2 619 687	2 945 657	507 272	85	3 273 370	9 346 072
	2025	2 056 647	2 802 060	492 162	100	3 836 279	9 187 248

¹ Selon le moyen de transport utilisé lors du passage de la frontière suisse.

Note: un 0 dans le tableau signifie un volume d'importation inférieur à 500 kilogrammes.

Si une ligne est vide, aucune importation n'a eu lieu.

Source: Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF)

12 Oléoducs

			2023	2024	2025	2024/2025
Name	Type de produit					%
Oléoduc du Jura	Pétrole brut	t	2 809 424	2 525 547	3 040 556	20,4
Neuchâtelois	Spikes	t	9 415	4 130	0	-100,0
	Total	t	2 818 839	2 529 677	3 040 556	20,2
	Débit moyen par heure	t/h	469	452	494	9,3
Sapro	Mazout/Diesel	t	439 740	239 397	340 762	42,3
	Kérosène	t	412 324	443 051	442 103	-0,2
	Total	t	852 064	682 448	782 865	14,7
	Débit moyen par heure	t/h	266	337	267	-20,9

Sources: Oléoduc du Jura Neuchâtelois, Sapro

13 Importations par les ports rhénans

	2023	2024	2025	2024/2025
Produits	t	t	t	%
Essences	578 694	665 464	590 646	-11,2
Autres carburants	59 683	30 095	86 500	187,4
Mazout et Diesel	1 828 094	1 930 072	1 413 782	-26,7
Autres produits pétroliers ¹	8 044	16 382	15 812	-3,5
Total	2 474 515	2 642 013	2 106 740	-20,3

¹ Brut, Lubrifiants et Bitumes inclus
Source: ports rhénans des deux Bâles

14 Stations de marques ouvertes au public au 1^{er} janvier 2026

Marke	Type de station			Type de shop			Total		Caractéristiques	
	Stations sans personnel	Stations libre-service	Stations avec service	Shop moins de 50 m ²	Shop plus de 50 m ²	Part aux ventes des stations avec shop (%)	Total 1.1.25	Total 1.1.26	dont sur autoroute	Stations avec recharge rapide
AGROLA	253	147	0	0	147	63	409	400	0	115
AVIA	411	109	2	12	98	39	526	522	3	16
BP	147	154	0	35	119	77	309	301	22	5
COMBUSTIA	31					0	31	31		
COOP	2	264			262	99	264	266		7
ENILIVE SUISSE	113	144	0	39	117	80	263	257	10	56
JUBIN	94	32		13	19	42	125	126		
MIDLAND	11	0	0	0	0	0	11	11		0
MIGROL ¹	159	148		24	124	75	308	307	2	42
MINIPRIX	98	16		12	4	30	116	114	0	0
OELTRANS	17	3	1	2	1	21	21	21	0	0
OIL!	13	2	0	1	1	29	17	15	0	0
RUEDI RÜSSEL ²	219	13	0	6	7	8	220	232	0	0
SHELL	36	113	0	37	75	93	153	149	10	33
SIMOND	31	1			1	2	31	32		
SOCAR	91	131	1	14	118	83	217	223	13	30
SPURT ³	15	1	0	1	0	11	15	16	0	0
TAMOIL ⁴	155	98	0	20	78	61	236	253	3	18
VARO	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0
VOEGLIN-MEYER	37	6	0	0	6	24	39	43	0	0
Total	1'935	1'382	4	216	1'177	71	3'313	3'321	63	322

¹ dont 63 avec logo Shell

² y compris 15 avec un autre logo

³ appartient à Volenergy depuis 2025

⁴ depuis 2025 y compris 21 Hergol

Source: Avenenergy Suisse

15 Caractéristiques des stations-service

	2023	2024	2025
Nombre total de stations	3 321	3 313	3 321
Stations sur autoroute	64	65	63
Stations sans personnel	1 948	1 932	1 935
Stations libre-service avec caisse	1 368	1 377	1 382
Stations avec service	5	4	4
Stations avec shop de moins de 50 m ²	242	222	216
Stations avec shop de plus de 50 m ²	1 137	1 164	1 177
Installations avec diesel	3 303	3 295	3 300
Installations avec E85	20	19	12
Installations avec CNG	113	102	96
Installations avec LPG	45	42	41
Installations avec hydrogène	15	17	17
Installations avec station de recharge rapide	163	233	322
Ventes	Mio. l	Mio. l	Mio. l
par station	1,229	1,205	1,199
par station sur autoroute	2,391	2,292	2,333
par station sans personnel	0,609	0,610	0,603
par station libre-service avec caisse	2,100	2,029	2,021
par station avec service	0,540	0,609	0,637
par station avec shop de moins de 50 m ²	1,107	1,133	1,150
par station avec shop de plus de 50 m ²	2,292	2,187	2,163

Source: Avenergy Suisse

16 Part de la raffinerie aux ventes intérieures¹

	2023	2024	2025
Produits	%	%	%
Essence	32,8	31,4	33,1
Diesel	37,0	32,9	39,4
Kérosène	0,0	0,0	0,0
Total carburants	26,2	23,4	26,3
Mazout	32,1	32,3	41,7
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	29,9	100,0	52,2
Total combustibles	32,1	32,3	41,7
Gaz liquéfiés	40,8	42,0	44,6
Autres produits finis	40,8	42,0	44,6
Total	27,8	25,8	30,1

¹ Ventes en libre pratique fiscale (excepté kérosène)

Source: CARBURA

17 Production de raffinerie de Suisse destinée au marché intérieur et à l'exportation

Type de produit	2024			2025		
	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t	Marché intérieur ¹ t	Exportation t	Total t
Gaz liquéfiés	69 782	920	70 702	71 083	9 633	80 716
Naphta	1 557	0	1 557	118	0	118
Essence	669 387	0	669 387	712 886	0	712 886
Kérosène	107	19	126	65	0	65
Diesel	868 884	0	868 884	1 024 238	0	1 024 238
Mazout	629 490	7 874	637 364	803 429	13 108	816 537
Huiles de chauffage moyennes et lourdes	0	0	0	12	0	12
Soufre	2 041	0	2 041	2 692	0	2 692
Autres distillats et produits	0	0	0	0	0	0
Benzène	32 422	12 769	45 191	35 880	13 341	49 221
Total	2 273 670	21 582	2 295 252	2 650 403	36 082	2 686 485

¹ Ventes aux dépôts pétroliers et aux consommateurs

Source: CARBURA

18 Recettes fiscales¹

	2023	2024	2025
	Mio. CHF	Mio. CHF	Mio. CHF
Impôts sur les huiles minérales			
Essences	1 215.085	1 236.114	1 240.875
Diesel	1 329.388	1 322.185	1 341.318
Kérosène	35.234	33.535	36.802
Mazout	13.543	13.412	13 641
Autres ²	1.507	1.215	1.091
Total des impôts	2 594.757	2 606.461	2 633.727
Surtaxe sur l'essence	831.561	855.895	860.761
Surtaxe sur le diesel	824.498	830.751	846.429
Surtaxe sur le kérosène	24.042	22.879	25.110
Autres ²	1.351	1.149	1.099
Commission de perception	64.914	65.539	66.297
Taxe sur la valeur ajoutée ³	1 015.234	1 001.909	936.895
Autres revenus	2 761.600	2 778.122	2 736.591
Total recettes fiscales	5 356.357	5 384.583	5 370.318

¹ Recettes nettes après les rétrocessions, sans le Liechtenstein

² Autres impôts et recettes au sens de l'article 2 de la loi sur l'imposition des huiles minérales

³ Valeur estimée, sans les carburants pour l'aviation

Sources: Avenegy Suisse, Office fédéral de la statistique (OFS), CARBURA, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), Association de l'industrie suisse des lubrifiants

19 Charge fiscale et autres redevances

	Essence	Diesel	Mazout extra-léger
Au 1^{er} janvier 2026	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres	CHF/1000 litres
Impôt sur les huiles minérales	453.00	481.10	3.00
Surtaxe sur les huiles minérales	315.20	314.60	0.00
Total de l'impôt sur les huiles minérales	768.20	795.70	3.00
Taxe sur le CO ₂	0.00	0.00	318.00
Redevances d'importations ¹	0.00	1.50	-25.00
Taxe sur la valeur ajoutée ²	129.78	135.10	74.72
Autres taxes	129.78	136.60	367.72
Charge par 1000 litres	897.98	932.30	370.72
Charge en ct./l	89.80	93.23	37.07

¹ Y compris contribution pour réserves obligatoires.

² Valeur estimée

Sources: CARBURA, Office fédéral de la statistique (OFS)

20 Consommation brute d'énergie

Source d'énergie	2023		2024	
	TJ	%	TJ	%
Pétrole brut et produits pétroliers	380 350	37,1	377 610	36,7
Force hydraulique	146 810	14,3	174 010	16,9
Combustibles nucléaires	254 550	24,8	250 720	24,3
Gaz	98 930	9,7	100 480	9,8
Charbon	3 060	0,3	2 560	0,2
Bois et charbon de bois	49 820	4,9	51 180	5,0
Ordures et déchets industriels	58 310	5,7	60 180	5,8
Autres énergies renouvelables	56 180	5,5	65 070	6,3
Électricité, solde import/export	-23 020	-2,2	-51 830	-5,0
Consommation brute	1 024 990	100,0	1 029 980	100,0

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN)

21 Consommation finale d'énergie

Source d'énergie	2023		2024	
	TJ	%	TJ	%
Produits pétroliers	356 570	46,5	354 810	45,7
Électricité	201 840	26,3	207 040	26,7
Gaz	94 630	12,3	95 480	12,3
Charbon	3 060	0,4	2 560	0,3
Bois énergie	42 620	5,6	41 920	5,4
Déchets industriels	11 790	1,5	11 940	1,5
Chaleur à distance	22 310	2,9	24 080	3,1
Autres énergies renouvelables	34 630	4,5	38 390	4,9
Consommation finale	767 450	100,0	776 220	100,0

Source: Office fédéral de l'énergie (OFEN)

22 Bilan pétrolier suisse 2025

	Pétrole brut		Carburants ¹			
		Brut, spikes et add 1000 t	Essence pour automobiles 1000 t	Essence d'aviation 1000 t	Kérosène 1000 t	Carburant diesel 1000 t
Importations, production nette de la raffinerie incluse ³	2024	2 570	2 070	3	1 802	2 587
	2025	3 087	2 030	3	1 862	2 464
Exportation	2024	0	0	0	0	10
	2025	0	0	0	0	3
Changement de produits	2024		0	0	0	-105
	2025		0	0	0	-91
Delta stocks commerce en gros ⁵	2024	16	-20	0	-6	-14
	2025	4	32	0	-8	33
Ventes en gros	2024		2 050	3	1 797	2 458
	2025		2 062	3	1 854	2 402
Achat consommateurs	2024		-2 050	-3	-1 797	-2 458
	2025		-2 062	-3	-1 854	-2 402

¹ Sans biocarburants

² Dont gaz liquéfiés, autres pétroles, White Spirit

³ Sans la consommation propre de la raffinerie

⁴ Soufre, benzène inclus

⁵ + = réduction, - = augmentation

Sources: Avenenergy Suisse, Office fédéral de l'énergie (OFEN), CARBURA, Office fédéral de la douane et de la sécurité des frontières (OFDF), Association de l'industrie suisse des lubrifiants

Huiles de chauffage		Autres produits			Total 1000 t
Extra-légères 1000 t	Moyennes et lourdes 1000 t	Coke de pétrole 1000 t	Autres produits énergétiques ² 1000 t	Produits non énergétiques ⁴ 1000 t	
1847	-18	15	64	488	11 428
1774	10	4	76	466	11 776
7	0	0	1	59	77
19	0	0	11	58	91
105	0			0	0
91	0			0	0
1	18		0	-9	-14
78	-10		0	5	134
1947	0	15	63	421	8 754
1926	0	4	65	413	8 729
-1947	0	-15	-63	-421	-8 754
-1926	0	-4	-65	-413	-8 729

Éditeur/Design

Avenergy Suisse

Auteurs

Roland Bilang, Ueli Bamert, Fabian Bilger

Photos

Cover: [istockphoto.com/Valentin Gubanov](https://www.istockphoto.com/Valentin-Gubanov)

Avenergy Suisse (Archiv), [keystone-sda.ch](https://www.keystone-sda.ch), [istockphoto.com](https://www.istockphoto.com)

Impression

Galledia Print AG, Altstätten SG

