

Fiches extraites du dossier du participant remis à l'occasion du Débat national sur les énergies lors de la rencontre de Bordeaux, le 24 avril 2003. Le thème de cette rencontre était " Charbon, gaz, pétrole, atouts et faiblesses : jusqu'à quand ? "

Des réserves disponibles et sûres jusqu'à quand ?

Précisions sur la notion de réserves

La notion de réserves est une notion à caractère technico-économique : en effet parmi les ressources fossiles présentes dans le sous-sol seules sont comptabilisées comme des « réserves » celles qui sont susceptibles d'être économiquement exploitables avec les technologies actuellement disponibles.

L'évaluation des réserves d'hydrocarbures est un exercice délicat : les gisements sont situés dans des couches géologiques dont on n'a qu'une connaissance partielle, notamment à partir de forages qui ne donnent qu'une information ponctuelle. **L'évaluation des réserves revêt donc un caractère probabiliste**, et il est courant de distinguer entre réserves prouvées, probables ou possibles, selon le degré de certitude qui peut leur être affecté. Cette incertitude est généralement réduite au fur et à mesure de l'exploitation d'un gisement ce qui explique que les réserves sont régulièrement réévaluées, en général à la hausse, du fait d'estimations initiales conservatrices, ainsi que des progrès techniques qui permettent d'améliorer la connaissance du gisement et d'optimiser son exploitation.

L'état actuel des réserves de pétrole et de gaz

Les estimations des différents experts convergent pour estimer des réserves prouvées de pétrole restantes à environ 140 Gtep (milliards de tonnes équivalent pétrole), alors que la consommation de brut depuis le début de l'ère pétrolière s'est élevée à environ 120 Gtep.

Les réserves prouvées de gaz peuvent être quant à elles estimées à environ 135 Gtep. La consommation gazière jusqu'à l'époque actuelle s'est élevée à seulement 55 Gtep, ce qui traduit l'essor plus récent de l'industrie du gaz naturel.

Les réserves mondiales de charbon sont estimées à 984 milliards de tonnes (hors nouvelles découvertes). Elles sont abondantes et géographiquement bien réparties.

Sur la période 1971-2001 les réserves pétrolières ont progressé passant de 84 Mtep à 140 Mtep. En tenant compte de la consommation durant cette période (environ 91 Mtep) ceci correspond à un taux de renouvellement des réserves de 162 %. Quant au gaz la progression des réserves a été plus importante puisqu'elles sont passées de 37 Gtep à 135 Gtep, soit un taux de renouvellement de plus de 300% en tenant compte d'une consommation de 44 Gtep durant la période concernée.

Une notion couramment utilisée pour évaluer les réserves est le ratio entre celles-ci et la consommation d'une année donnée. Sur cette base les réserves sont de :

- environ 40 ans pour le pétrole,
- environ 65 ans pour le gaz,

- et environ 230 ans pour le charbon.

Toutefois cette notion de durée de vie des réserves ne tient pas compte des perspectives d'augmentation de la consommation. Ainsi selon le scénario tendanciel de l'AIE (Agence Internationale de l'Énergie, World Energy Outlook 2003), les consommations de charbon devraient croître en moyenne d'environ 1,4% par an jusqu'en 2030, les consommations de pétrole d'environ 1,6%, les consommations de gaz d'environ 2,4%. La prise en compte de ces perspectives d'augmentation réduit naturellement la durée de vie des réserves. Celles-ci ne seraient plus que d'environ 30 ans pour le pétrole et 40 ans pour le gaz en tenant compte des perspectives de croissance du scénario tendanciel de l'AIE.

Enfin les réserves d'énergies fossiles sont caractérisées par une répartition géographique inégale pour le pétrole et le gaz à l'inverse du charbon :

- Pour le pétrole, l'essentiel des réserves (65%) au Moyen-Orient, et les récentes découvertes de pétrole dans de nouvelles zones (offshore profond du Golfe de Guinée ou du Golfe du Mexique notamment) n'ont pas remis en cause de façon significative cette concentration. C'est cette concentration géographique qui permet à l'OPEP, association de 11 pays producteurs de pétrole qui détiennent ensemble près de 80% des réserves pétrolières mondiales, de tenir aujourd'hui un rôle déterminant dans le fonctionnement des marchés pétroliers.
- Les réserves gazières sont elles aussi marquées par une concentration géographique dans deux grandes régions, qui regroupent chacune environ 35 % des ressources : le Moyen-Orient et la CEI (ex-URSS).
- Les réserves de charbon sont assez équitablement réparties sur les différents continents (28 % pour l'Amérique du Nord, 12 % en Europe, 23 % en ex-URSS, 6,2 % en Afrique et 30 % en Asie).

Éléments de problématique

L'examen de la situation actuelle montre qu'il sera nécessaire de découvrir de nouvelles réserves de pétrole afin de faire face à la hausse de la consommation qui découlerait de scénarios tendanciels. Pour le gaz la situation apparaît similaire avec un décalage d'environ 10 à 20 ans.

Ceci pose la question des perspectives de renouvellement des réserves d'énergies fossiles, qui revêt plusieurs aspects :

- L'examen de l'évolution des dernières décennies a montré que les réserves de pétrole n'ont pas diminué déjouant en ceci les perspectives les plus pessimistes. A contrario, de nombreux experts s'accordent pour estimer que les découvertes nouvelles de «champs géants» ont été plus rares et que les renouvellements de réserves sont largement liées à des réévaluation ou à des découvertes de taille petite ou moyenne sur des zones au potentiel pétrolier déjà bien connu :

Jusqu'où la tendance du passé peut-elle être extrapolée ? Peut-on espérer dans le futur découvrir de nouvelles zones pétrolières d'une ampleur comparable à celle des zones actuellement les plus prolifiques (Moyen-orient, Sibérie occidentale...)?

- Un phénomène récent des dernières années a été la mise en production de champs pétroliers situés en mer par des profondeurs d'eau parfois supérieures à mille mètres (zones dites d'offshore profond d'Afrique de l'ouest, du Brésil ou du golfe du Mexique). Ces mises en production ont été possibles du fait de progrès technologiques considérables. De même les taux de récupération des gisements anciens (« champs matures ») ont pu être améliorés du fait des progrès technologiques

De nouvelles technologies sont-elles susceptibles de changer la donne pour le futur ? Quels sont les axes de recherche qui apparaissent aujourd'hui les plus prometteurs ?

- De nouvelles ressources en hydrocarbures dits « non-conventionnels », plus lourds et moins fluides que le pétrole brut « conventionnel » sont présentes en quantité très importantes dans certaines zones géographiques telles que l'Alberta (sables asphaltiques) ou la ceinture de l'Orénoque au Vénézuéla (huiles extra lourdes). Les réserves de ces deux zones pourraient atteindre selon certaines estimations près de 80 Gtep soit près de 60% des réserves actuelles prouvées. Le développement de ces réserves a été longtemps freiné par leur coût d'exploitation élevé, mais on assiste aujourd'hui à l'émergence de nombreux projets dont certains d'une grande ampleur (par exemple le projet Sincor d'exploitation d'huiles lourdes au Vénézuéla, piloté opéré par TotalFinaElf) :

Quelles sont aujourd'hui les conditions de la poursuite du développement de ces pétroles non-conventionnels ? Quelle est la place que ceux-ci seraient susceptibles de prendre dans l'approvisionnement énergétique futur ?

- La concentration des réserves d'énergies fossiles dont la géographie diffère sensiblement de celle des principales zones de consommation apparaît comme une donnée incontournable à long terme, ce qui soulève la question des relations entre pays producteurs et consommateurs.

Quels sont aujourd'hui les principaux enjeux du dialogue entre pays producteurs et pays consommateurs d'énergies fossiles ?

- La mise en production des réserves énergétiques de demain nécessitera des investissements importants, en particulier dans des économies en voie de développement ou en transition. La réalisation effective de ces investissements nécessitera que des conditions économiques satisfaisantes soient réunies :

A quelles conditions les investissements nécessaires à la production d'énergies fossiles pourront-ils être réalisés ? Quels seront les rôles respectifs des compagnies pétrolières internationales et des Etats dans la mise en valeur de ces ressources ? Quelles seront les conséquences prévisibles pour l'évolution à terme des prix des énergies fossiles ?

La captation du CO₂ et l'utilisation de l'hydrogène

Les récentes directives européennes visant à réduire l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre pourront contribuer à des décisions de retraits d'exploitation pour les équipements de production thermique classique dès les prochaines années.

Les centrales thermiques sont par ailleurs paradoxalement au centre des préoccupations dans les domaines de l'hydrogène et des énergies renouvelables.

- Elles sont un outil nécessaire à l'ajustement de l'offre et de la demande sur un réseau électrique où la production intermittente, d'origine éolienne essentiellement, serait significative.
- Près de 98% de l'hydrogène est aujourd'hui produit à partir de sources d'énergie fossile, gaz ou charbon. Dans la perspective de réaliser à l'horizon 2050 une « société de l'hydrogène » dont la satisfaction des besoins énergétiques reposerait sur les qualités du vecteur énergétique qu'est l'hydrogène, il faudrait multiplier au moins par 50 la production actuelle. L'hydrogène aurait un intérêt environnemental certain – amélioration des rendements des moteurs, émission des véhicules ... - mais limité si aucune solution de production de masse d'hydrogène sans émission de gaz à effet de serre n'était trouvée à long terme.

Des centrales thermiques «propres»

Des perspectives d'utiliser, à l'horizon 2020, des centrales thermiques à charbon ou à gaz à très faible niveau d'émission de polluants et de gaz à effet de serre pour produire de l'électricité et de l'hydrogène existent. Pour cette dernière application, ces solutions sont nécessaires avant d'envisager la production d'hydrogène sans émission de GES.

La capture du carbone au moment de la combustion, son transport et son stockage («séquestration») sont des concepts clés dans cette perspective. Le stockage du carbone peut s'effectuer dans différents types de réservoirs, tels que des formations géologiques (éventuellement des réservoirs de pétrole et de gaz qui ne seraient plus exploités) ou même dans les océans.

Aucune démonstration à grande échelle n'a encore été réalisée.

Un projet américain (FutureGen) de centrale à charbon « propre » avec production d'électricité, d'hydrogène et séquestration du carbone a été lancé. Doté d'un budget de 1Milliard de dollars, il vise à mettre une centrale prototype de 275 MégaWatts en activité à l'horizon 2010.

Les enjeux portent sur la réduction des coûts et la mise au point d'options de stockage efficaces, sûres et non dommageables pour l'environnement.

Une production d'hydrogène durable

L'hydrogène n'est pas une source d'énergie. C'est un vecteur énergétique non carboné qui a de nombreuses applications, actuellement en raffinerie ou pour la production d'engrais, à terme comme combustible pour les véhicules et pour la production décentralisée d'électricité et de chaleur.

Plusieurs modes de production d'hydrogène sont envisageables, caractérisés par des maturités, des complexités, des « propriétés » et des coûts très différents :



- Electrolyse de l'eau, éventuellement à partir de l'électricité produite par des sources d'énergie renouvelables telles que l'éolien.
- Vaporeformage du gaz naturel (réaction de vapeur d'eau avec le gaz naturel)
- Gazéification de charbon et de biomasse.
- Dissociation de l'eau à très haute température par l'intermédiaire de cycles thermochimiques.
- Production biologique.

La voie thermochimique est très prometteuse. La source chaude pourrait provenir d'un four solaire ou d'un réacteur nucléaire haute température de nouvelle génération.

Pour que l'hydrogène devienne une réalité énergétique, il est nécessaire de maîtriser également sa distribution, son stockage et sa conversion en énergie exploitable, par exemple par l'intermédiaire d'une pile à combustible.. Pour que toutes ces phases soit menées à un niveau de maturité technologique suffisant, des investissements en Recherche et Développement conséquents, chiffrés en Milliard d'euros au niveau mondial, sont indispensables.

Le gaz naturel pour véhicules

Ses atouts...

Le gaz naturel pour véhicules (GNV) présente de forts atouts sur les plans énergétique, environnemental et industriel. Il réduit notre dépendance énergétique vis à vis du pétrole, tout en permettant d'améliorer efficacement la qualité de l'air et d'éviter les pics de pollution. Il représente pour l'industrie française un enjeu important. Les constructeurs de véhicules et les équipementiers sont d'ores et déjà au rendez-vous de ce marché émergent dont le succès croît régulièrement. Ainsi en France, ce sont plus de 5000 véhicules qui consomment du GNV en juin 2002 alors qu'ils n'étaient que 600 en 1997. Dans le monde, ce sont plus de 2 millions de véhicules GNV qui circulent en 2002.

Ses particularités...

Composé en grande partie de méthane (CH₄) le gaz naturel pour véhicules bénéficie d'un haut pouvoir calorifique. Utilisé à l'état gazeux, le GNV doit être comprimé à 200 bars pour être stocké dans des réservoirs spécifiques.

Les véhicules lourds

Les véhicules lourds utilisant actuellement le GNV sont principalement **des autobus et des bennes à ordures ménagères**. Pour les autobus, l'utilisation du GNV a nécessité la mise au point par Renault d'un moteur dédié pour ce carburant, dérivé d'un moteur diesel. C'est ce moteur qui a permis l'essor de l'autobus "Agora" en version gaz naturel. Iribus, qui regroupe maintenant les marques Renault, Ivéco et Heuliez est le leader européen pour les autobus GNV. Les autobus utilisant le GNV représentent près de 40 % de la production totale du constructeur. Il existe d'autres constructeurs européens, comme Man, qui proposent également des véhicules au GNV.

L'équipementier Ullit a développé un réservoir "tout composite" breveté mondialement, destiné au stockage de gaz naturel comprimé sur les véhicules. La majorité des autobus au GNV qui circulent en France actuellement sont équipés de réservoirs en composite.

Pour faciliter le développement des flottes de véhicules de transports publics urbains et de ramassage d'ordures ménagères, Gaz de France a créé une filiale "GNVert" qui propose aux collectivités territoriales et aux exploitants de flottes de véhicules assurant les services urbains, un service clés en mains consistant à construire des stations de remplissage, vendre le GNV et entretenir les équipements. Depuis sa création en 1998, 75 stations de remplissage ont été mises en service par GNVert.

Les véhicules légers

Les véhicules légers disponibles en version GNV fonctionnent encore majoritairement en mode bicarburant (essence et GNV).



Le faible nombre d'infrastructures de distribution du GNV en France limite le développement de l'utilisation de ce combustible par des véhicules légers. Cependant, des efforts sont entrepris : Gaz Electricité de Grenoble et Gaz de Strasbourg ont ouvert quelques stations de distribution à destination principale des particuliers et des entreprises privées.

Actuellement les recherches menées par les constructeurs automobiles, comme PSA Peugeot Citroën, portent en priorité sur l'optimisation de moteurs qui consommeraient uniquement du GNV et sur de nouveaux modes de stockage du gaz dans les réservoirs.

L'action des pouvoirs publics.....

Les pouvoirs publics ont souhaité participer à la promotion du GNV en créant et en maintenant un cadre favorable au développement des véhicules utilisant le GNV. Il s'agit de mesures législatives, réglementaires et fiscales complétées par les aides au financement proposées par l'Ademe.

En outre, le ministère en charge de l'Industrie est membre fondateur de l'Association Française Gaz Naturel pour Véhicules (AFGNV) dont la mission est de promouvoir et de développer l'utilisation du gaz naturel comme carburant automobile. L'AFGNV regroupe plus de soixante dix adhérents : industriels, collectivités locales, institutionnels, sociétés de transport.

Un protocole a été signé en 1999 pour une durée de 5 ans, entre le ministère de l'Industrie, Gaz de France, PSA Peugeot Citroën, Renault et l'UFIP en présence de l'AFGNV. Il vise à développer l'offre GNV à la fois dans le domaine des véhicules lourds (autobus, bennes à ordures ménagères) et dans le domaine des véhicules légers (particuliers et utilitaires).

Enfin, le nouveau règlement européen R110 annexé à l'accord de Genève du 20 mars 1958 révisé, facilitera le développement du parc européen de véhicules utilisant le GNV en imposant des normes européennes de construction. Cela concerne l'homologation :

- des organes spéciaux pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé;
- des véhicules munis d'organes spéciaux d'un type homologué pour l'alimentation du moteur au gaz naturel comprimé

L'état du parc de véhicules GNV

L'état du parc de véhicules GNV et son évolution en France (source Gaz de France)

	1997/1998	1999	2000	2001	Juin 2002
Autobus Commandes annuelles	190	270	261	380	110
BOM * Commandes annuelles	0	15	41	21	31
Poids lourds Commandes annuelles	190	285	302	401	141
Autobus mise en service annuelle	119	230	190	196	151
BOM* mise en service annuelle	0	15	41	13	12
Total Poids lourds mise en service annuelle	119	245	231	209	163
Total (cumul) Poids lourds roulants	119	364	595	804	967
Total (cumul) véhicules légers roulants	500	1500	2500	3500	4000
Total volume GNV consommé en Millions de m3	3,7	11,3	18,6	25,2	30,1

BOM : bennes à ordures ménagères

**L'état du parc de véhicules GNV dans le monde
(source International Association for Naturel Gas Vehicles 2001)**

Pays	Nombre de véhicules
Italie	380 000
Etats-Unis	102 430
Canada	20 505
Nouvelle-Zélande	12 000
Japon	10 659
Allemagne	10 000
Argentine	721 830
Russie	31 000
Brésil	232 973
Vénézuéla	40 962
Inde	84 150
Pakistan	265 000
Egypte	37 642
Chine	36 000
Colombie	9 126

La distribution des carburants et du fioul à usage domestique : enjeux et problématiques

La distribution des carburants

Le marché français de la distribution des carburants se caractérise par une vive concurrence entre les opérateurs qui s'explique par la position dominante de la grande distribution et par l'influence qu'elle exerce sur les prix. Cette situation singularise la France par rapport aux autres pays européens.

Le marché national de la distribution de détail en carburants, qui s'est progressivement ouvert de 1978 à 1992, se caractérise par la liberté des prix (depuis 1985) et d'importation (depuis 1992)¹.

Cet environnement a intensifié la concurrence entre les opérateurs (grandes et moyennes surfaces, compagnies pétrolières et indépendants) qui était déjà engagée avant la libéralisation effective du marché. **Cette vive concurrence s'est traduite par la disparition d'environ 25 000 stations-service depuis 1980 (15 000 aujourd'hui contre 40 000) malgré une augmentation des consommations de plus de 50% depuis cette date.**

La grande distribution, qui a attaqué ce marché à compter des années 70 dans le cadre de son expansion sur le territoire national, a **pleinement tiré profit de cette situation** en misant sur une politique de prix bas. Elle a augmenté, année après année, sa part de marché qui est aujourd'hui de 55% des volumes vendus. Le nombre de ses points de vente a été multiplié par trois depuis 1980 (environ 4 500 en 2002). Sa part de marché, qui se renforce à chaque hausse sensible des prix, tend aujourd'hui à se stabiliser en raison du durcissement de la concurrence.

L'ascension de la grande distribution s'est opérée au détriment du réseau traditionnel constitué par les stations-service des compagnies pétrolières, qui représentent environ 40% du marché, et par celles des indépendants.

En conséquence, les pétroliers rationalisent leurs réseaux et concentrent leurs investissements sur les marchés les plus rémunérateurs (clientèle professionnelle, stations autoroutières). Par ailleurs, ils concurrencent depuis quelques années la grande distribution sur le terrain des prix en développant de nouvelles enseignes aux coûts d'exploitation réduits (par exemple, jaune et bleue chez Elf) et en automatisant leurs stations existantes pour gagner en compétitivité (par exemple, politique de Esso et de Shell).

Certains d'entre eux, au travers de nouveaux concepts de stations, proposent une offre de proximité visant à transformer le point de vente en un pôle de services pour la population (par exemple, stratégie de BP France). Enfin, les pétroliers procèdent à des échanges européens de stations-service entre eux dans le cadre de stratégies plus globales qui visent à renforcer leur position sur les marchés à plus forte croissance (Europe du Sud et Europe de l'Est).

Il existe d'autres facteurs qui participent à la restructuration du réseau tels que, par exemple, le regroupement des compagnies pétrolières et les restructurations des réseaux qu'il induit

¹ également la liberté d'établissement des stations-service depuis 1985.



(rapprochement entre Total, Fina et Elf, BP et Mobil), le poids croissant des contraintes environnementales sur les stations (récupération obligatoire des émissions de vapeurs des essences, suppression des réservoirs à simple paroi, etc.), le vieillissement des exploitants (un tiers d'entre eux partira à la retraite d'ici 2006) et les difficultés à recruter des jeunes, ainsi que l'insécurité qui peut conduire à la fermeture des points de vente.

La vive concurrence du marché a conduit les pouvoirs publics à mettre en place un dispositif d'accompagnement pour les exploitants indépendants de stations-service en difficulté. Il vise notamment à préserver un maillage équilibré du réseau sur le territoire national. Sur longue période, celui-ci tend cependant à se dégrader.

Face aux difficultés du secteur, **le Gouvernement veille à ce que les conditions dans lesquelles s'exerce la concurrence entre les opérateurs soient bien respectées** et à la suppression des pratiques commerciales déloyales en ce qui concerne, par exemple, les prix de vente (vente à perte) et la publicité.

En outre, **les pouvoirs publics, conscients très tôt des difficultés de la profession, ont décidé au début des années 90 de soutenir les propriétaires exploitants des stations-service. Ils ont créé le Comité professionnel de la distribution de carburants (CPDC) qui a pour objet le maintien d'un réseau de distribution équilibré sur l'ensemble du territoire national**, en octroyant des aides pour la mise aux normes environnementales, l'accompagnement social en cas de fermeture et la modernisation des stations. Les actions du Comité participent à la pérennisation des stations et des services qui y sont associés, notamment en milieu rural.

Depuis sa création, en 1991, le CPDC a accordé plus de 10 000 aides en faveur des exploitants de stations-service qui ont représenté un engagement brut d'environ 100 M€. En 2002, le CPDC a poursuivi son activité à un rythme élevé. Plus de 1 600 demandes d'aides ont été examinées. Le nombre de dossiers soutenus a augmenté de 21% par rapport à l'année 2001 (1 133 dossiers en 2002) et a représenté un engagement brut de près de 12 M€ (+12% par rapport à 2001). L'aide moyenne par dossier est, quant à elle, restée relativement stable (environ 10 400€).

Pour l'année 2003, le Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie a reconduit les moyens du CPDC à hauteur de 10 M€.

A noter cependant que la question du maillage du territoire en stations-service pourrait à terme se poser si la réduction du nombre des points de vente se poursuivait. En effet, les trois indicateurs disponibles, qui mesurent la qualité de la densité du réseau (nombre de véhicules et d'habitants par stations, nombre de stations par km²), se dégradent sur la période 1991-2001, notre pays se situant en dessous de la moyenne européenne².

La distribution du fioul à usage domestique

Le fioul à usage domestique perd des parts de marché dans le résidentiel - tertiaire au profit du gaz et de l'électricité. Cette énergie dispose cependant d'atouts en étant la

² Nombre de véhicules par station-service : 2 028 en 2001 contre 1 106 en 1991; nombre d'habitants par station-service : 3 794 en 2001 contre 2 407 en 1991; nombre de stations-service par Km² : 2,8 en 2001 contre 4,3 en 1991 (source : Comité Professionnel du Pétrole).



moins chère et reste appréciée des utilisateurs pour ses qualités de confort et d'économie.

Le fioul dans ses usages domestiques dont les prix ont été libéralisés en 1986, est vivement concurrencé par le gaz et l'électricité dans le résidentiel - tertiaire. Sa part de marché est estimée à environ 21%. Celle du gaz et de l'électricité s'élève respectivement à 30,6% (contre 19,9% en 1982 et seulement 9,8% en 1973) et à 31,5%. L'évolution pour le gaz s'explique par son placement auprès des constructions neuves et, surtout, par les substitutions de chaudières à fioul. GDF annonce que, fin 2002, 10,6 millions de clients sont alimentés par ses soins et 219 000 clients supplémentaires ont choisi le gaz pour leur chauffage.

Malgré cette situation, le marché du fioul domestique, évalué à environ 20 millions de m³ par an, est relativement stable depuis ces dernières années. **Bien que fiscalement pénalisée par rapport au gaz et à l'électricité (la nouvelle directive taxation devrait diminuer le différentiel fiscal), cette énergie dans ses usages domestiques reste à usage équivalent la moins chère et est appréciée des utilisateurs pour ses qualités de confort et d'économie.** Un tiers des maisons individuelles sont chauffées au fioul .

La distribution du fioul domestique fait l'objet d'une concurrence croissante entre les opérateurs notamment en raison de la croissance de la grande distribution sur ce marché. A l'image de ce qui s'est passé pour les exploitants de stations-service, les distributeurs spécialisés pourraient être confrontés à des difficultés croissantes dans l'avenir.

La distribution du fioul domestique fait l'objet d'une concurrence croissante entre les compagnies pétrolières et leurs filiales, les distributeurs spécialisés et la grande distribution.

Cette dernière souhaite développer ses ventes en reprenant la stratégie menée avec succès sur le marché des carburants. Elle mise sur une politique commerciale privilégiant les prix bas, une logistique efficace et des actions agressives de communication. La part de marché détenue par les grandes et moyennes surfaces n'est pas aisée à déterminer en raison de la complexité du circuit de commercialisation. Elle est en constante progression et, selon les sources, varie entre 4% et 10%. Elle est, en outre, plus ou moins élevée en fonction des régions.

L'arrivée de la grande distribution et l'influence croissante qu'elle exerce sur le marché s'opère au détriment des positions des compagnies pétrolières et de leurs filiales, ainsi que des distributeurs spécialisés. Ces derniers pourraient être les principales victimes de la mutation du marché. Ils représentent un ensemble assez hétérogène composé d'environ 3 500 entreprises de tailles très différentes et aux moyens commerciaux et logistiques disparates. Ces entreprises réalisent un chiffre d'affaires TTC estimé entre 15 et 20 milliards d'euros. Ce sont 35 000 emplois dont 25 000 emplois directs.

La concurrence entre les opérateurs risque dans ce contexte de se durcir dans les prochaines années. Face à cette situation, il existe un risque pour que les distributeurs spécialisés les plus fragiles disparaissent sous l'effet de la concurrence prix. **Contrairement à la distribution des carburants, la profession ne dispose pas d'un dispositif d'accompagnement. Elle souhaite donc en priorité l'instauration de conditions de concurrence équilibrées entre les différentes énergies de chauffage sur le plan fiscal et des pratiques commerciales loyales.**



Elle propose également de renforcer l'attrait économique et environnemental du fioul domestique notamment par l'introduction de mesures visant à mieux informer le client sur son choix énergétique. La profession propose, enfin, de conforter les services offerts par les distributeurs à leurs clients (entretien, installation de chaudières, par exemple).