

## La sécurité des approvisionnements énergétiques français

L'un des objectifs de la politique pétrolière de la France est de garantir la sécurité des approvisionnements énergétiques du pays en produits pétroliers (brut et raffiné). Cette politique repose sur plusieurs éléments parmi lesquels la garantie d'un approvisionnement en produits pétroliers et l'existence d'une flotte de transport de produits pétroliers.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'obligation de pavillon sur les capacités de transports pétroliers, telle que réformée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, est entrée en vigueur. Ce nouveau dispositif marque l'aboutissement d'une réforme encouragée de longue date par Armateurs de France.

### La situation avant le 1<sup>er</sup> juillet 2016

En application de la loi du 31 décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier, l'article L. 631-1 du code de l'énergie prévoyait que « *tout propriétaire d'une unité de raffinage de pétrole brut installée en France métropolitaine était tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut entrant dans cette usine* ». Les décrets d'application fixaient les modalités de calcul de l'obligation (assiette des importations de brut) et un ratio de 5,5% fixant le montant de l'obligation de capacité de transport.

**Ce dispositif correspondait à une forte capacité de raffinage, qui existait en France il y a vingt ans. Or depuis 1992, la France importe de plus en plus de produits déjà raffinés et de moins en moins de pétrole brut. Cette évolution a entraîné l'effondrement du nombre de navires et d'emplois sous pavillon français.**

**En cause les mutations du secteur énergétique** : baisse des capacités de raffinage en France et en Europe, hausse des importations de produits déjà raffinés dans les pays producteurs, modification de la carte des approvisionnements et des zones de production, etc.

Face à ces évolutions, il était essentiel de garantir, en toutes circonstances, la sécurité de nos approvisionnements stratégiques, la survie des transporteurs maritimes français de produits pétroliers, et avec eux, le maintien d'un vivier d'emplois français hautement qualifiés.

### La réforme

Deux évolutions législatives ont permis de faire évoluer le dispositif :

En premier lieu, le dispositif prévu par la loi de 92 a été reformé par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique, qui a étendu aux produits pétroliers l'obligation de pavillon qui pesait jusque-là uniquement sur le transport de pétrole brut.

Par ailleurs, les assujettis ont été fortement incités à mutualiser leurs obligations pour contracter avec les armateurs en répartissant ainsi également le coût de cette obligation. Ce fut l'objet de la création de l'association pour le pavillon pétrolier français (A2PF) en avril 2016.

Dans une seconde étape, la loi du 20 juin 2016 pour l'économie bleue a réformé le régime pétrolier en vigueur découlant de la loi du 17 août 2015 en modifiant l'obligation de pavillon.

Applicable depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, la loi prévoit désormais que la capacité de transport de produits pétroliers doit comprendre une part assurée par des navires de moins de 20 000 tonnes de port en lourd dans des proportions fixées par [le décret n° 2016-1927 du 28 décembre 2016](#).