

## Contexte

L'article 7a de la Directive sur la qualité des carburants oblige les fournisseurs à réduire de 6% l'intensité des émissions de gaz à effet de serre dans le cycle de vie des carburants pour les transports par rapport à 2010, d'ici 2020. En octobre 2011, la Commission européenne a proposé des dispositions pour la mise en œuvre de l'article 7a. Mais la Commission ayant décidé de mener une étude d'impact de ces mesures, le processus législatif est suspendu jusqu'à fin 2012.

### Que devrait faire l'Union Européenne?

L'objectif affiché de la Directive sur la qualité des carburants est de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour cela, l'UE doit s'assurer que toutes les émissions de GES associées aux différentes sources de carburants soient comptabilisées avec précision et en toute transparence. S'agissant des énergies fossiles, cela nécessite des "valeurs par défaut" qui reflèteraient l'intensité carbone des différentes sources comme le CTL (*coal-to-liquid*) et les sables bitumineux, plus élevée en comparaison avec le pétrole conventionnel. C'est l'approche qu'adopte la proposition de la Commission et qui doit être approuvée le plus tôt possible. En ce qui concerne les agrocarburants - auxquels les fournisseurs peuvent recourir pour atteindre l'objectif de réduction de l'intensité carbone, les valeurs par défaut devraient inclure toutes les émissions, notamment celles dues au changement d'affectation des sols indirect.

Lire notre briefing à ce sujet : <http://www.transportenvironment.org/node/3011>

## Background

### Que sont les « valeurs par défaut »?

Selon la proposition de la Commission, les carburants et les sources de carburants (ou « matières premières » comme elles sont généralement appelées) obtiennent des « valeurs par défaut » différentes pour leur intensité en carbone (mesurée en termes de quantité de CO<sub>2</sub> par mégajoule d'énergie produite).

### Que se passe-t-il si un producteur peut faire mieux que la valeur par défaut, est-il quand même étiqueté « sale »?

Non. La proposition de directive contient aussi une option pour déclarer les valeurs réelles, plutôt que les valeurs par défaut. Le but est de récompenser les processus de production plus propres. Ainsi, les projets de sables bitumineux causant des émissions de carbone inférieures à la valeur par défaut peuvent utiliser cette option. La proposition inclut aussi des incitations pour réduire les émissions nocives dues au torchage et à l'évacuation des gaz durant les processus d'extraction (pratiques très courantes dans les champs pétroliers du Nigéria par exemple). La proposition envisage une révision de la méthodologie au plus tard le 31 décembre 2015, afin de réajuster les valeurs par défaut existantes conformément aux dernières données scientifiques.

### **Est-ce que le pétrole canadien est injustement visé?**

Non. La proposition ne fait pas de discrimination entre les matières premières sur la base de leur localisation géographique. La valeur par défaut spécifique aux sables bitumineux n'est pas valable seulement pour les produits canadiens, mais aussi pour tous les carburants qui sont produits à partir de sables bitumineux, d'où qu'ils proviennent. Parmi les autres pays disposant d'importants gisements de sables bitumineux, on trouve le Venezuela, la Russie et les Etats-Unis.

### **Pourquoi les sables bitumineux ont-ils une valeur par défaut distincte?**

La principale raison pour laquelle les sables bitumineux ont une valeur par défaut spécifique provient du fait qu'ils sont produits à partir d'une autre matière première, ce qu'on appelle le bitume naturel. La production d'essence et de diesel à partir de cette matière première demande beaucoup plus d'énergie que la production à partir de pétrole brut, ce qui, en retour, signifie que l'intensité carbone du produit final est plus élevée que pour des produits à base de brut conventionnel.

### **Sur quoi se basent les chiffres de la Commission pour les sables bitumineux?**

Le chiffre de 107g de CO<sub>2</sub>/MG se base sur la moyenne de l'industrie pour la production de sables bitumineux qui pourraient être traités dans les raffineries européennes. Le chiffre est tiré d'une étude menée par l'Institut Stanford pour la Commission et examinée par des pairs. Une étude similaire a également été menée pour déterminer l'intensité carbone de l'huile de schiste. Les études ont montré que les sables bitumineux ont une intensité en GES supérieure de 23%, et les schistes bitumineux de 50%, par rapport à la moyenne des bruts conventionnels actuellement utilisés dans l'UE. Un examen récent de 13 études scientifiques ([http://docs.nrdc.org/energy/ene\\_10070101.asp](http://docs.nrdc.org/energy/ene_10070101.asp)) a montré que l'intensité en GES des sables bitumineux était supérieure de 18 à 49% à la valeur par défaut proposée par l'UE pour le pétrole conventionnel.

### **Est-ce que dans un marché mondialisé, les sables bitumineux ne vont pas finir par être vendus à des pays hors de l'Europe?**

Cette proposition, si elle est appliquée, sera un signal envoyé aux fournisseurs, comme quoi la valeur de leurs produits dépend de leur intensité carbone. Des carburants avec de fortes intensités en carbone peuvent toujours être exportés vers des pays comme la Chine, mais à un prix moindre, ce qui rendra la production moins intéressante par rapport à des carburants moins carbonés.

Ce n'est pas la première fois que l'UE fixe des normes de qualité pour des produits qui entrent sur son marché. Elle l'a déjà fait pour le plomb et le soufre dans l'essence. Ces mesures ont entraîné un écart de prix entre carburants plus propres et plus sales, rendant la production de carburants sales moins intéressante.

La Californie a aussi une norme similaire pour les carburants peu carbonés. D'autres régions du monde vont probablement suivre, comme elles l'ont déjà fait sur d'autres questions liées à la qualité des carburants.

### **Est-ce que les autres sources de carburants ne vont pas simplement devenir plus chères, sans que cela bénéficie à l'environnement?**

Non. Avec cette proposition, il coûtera moins cher d'atteindre l'objectif de 6% de réduction des GES.

Tout d'abord, si toute l'essence et tout le diesel issus de sources fossiles étaient traités de la même façon, le seul recours possible serait de les mélanger avec des agrocarburants, ou

bien de fournir de l'électricité à faible intensité carbone. A l'opposé, la possibilité de développer des combustibles fossiles à moindre intensité carbone et de prendre en compte l'impact positif associé à la réduction des pratiques de torchage (flaring) dans les procédés d'extraction constituent des options supplémentaires pour respecter la législation.

Deuxièmement, il est logiquement impossible de prétendre que d'un côté, cette proposition entraînera de grands écarts de prix entre les carburants très carbonés et ceux qui le sont moins, et que d'autre part, ces grands écarts de prix n'auront aucun effet sur l'environnement. Il est difficile de prédire avec précision l'écart des prix, mais ce sera ce mécanisme d'écarts des prix entre carburants très carbonés et les autres qui favorisera les investissements dans les carburants peu carbonés et dissuadera d'investir dans ceux qui sont très carbonés.

### **Les coûts administratifs seront-ils trop élevés?**

Non. Une étude commissionnée par T&E mène à la conclusion que les coûts associés aux exigences en matière de reporting telles qu'elles sont prévues par la proposition de la Commission sont très modérés. Ils s'établissent entre 0,8 et 1,6 centime d'euro par baril de pétrole. L'industrie pétrolière a claironné partout que la nouvelle législation induirait des surcoûts de l'ordre de un dollar le baril, sans pourtant publier l'étude censée appuyer ses dires.

Lire notre briefing à ce sujet : <http://www.transportenvironment.org/node/2963>

**[www.transportenvironment.org/dirty-oil](http://www.transportenvironment.org/dirty-oil)**