

“Oil reporting for the FQD An assessment of effort needed and cost to oil companies”

Résumé¹

Mars 2012

Auteurs:

Bettina Kampman (CE Delft)

Jan van den Berg, Gerd-Jan Otten (Carbon Matters)

Pieter Kroon (ECN)

Anouk van Grinsven, Ab de Buck (CE Delft)

Traduction : Inter-Environnement Wallonie

Rapport commissionné par Transport & Environment

Introduction

En 2009, l'Union européenne a adopté la directive sur la qualité des carburants (FQD pour fuel quality directive, 2009/30/CE). Cette directive établit notamment l'obligation, pour les compagnies pétrolières, de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) moyennes du puits à la roue de 6 à 10% entre 2010 et 2020 et d'assurer un reporting de l'intensité carbone de leurs carburants. Il s'agit d'un des piliers de la politique climatique européenne en matière de transport, dont les autres sont les objectifs de réduction des émissions de CO₂ des voitures et des utilitaires légers neufs et l'objectif de 10% d'énergie renouvelable dans le secteur à l'horizon 2020 tel que fixé dans la directive sur les énergies renouvelables (RED pour renewable energy directive).

La directive FQD comprend déjà des méthodologies détaillées pour le calcul et le reporting des émissions des agrocarburants et fixe des critères obligatoires de durabilité. En complément, la Commission européenne a publié, en octobre 2011, une proposition de modalités de mise en oeuvre de cette directive, fournissant des mesures d'application détaillées pour les carburants fossiles. Cette proposition est actuellement en discussion au sein du Conseil environnement de l'Union européenne. Elle inclut des valeurs par défaut de GES pour différentes sources de carburants fossiles, les obligations de reporting pour les fournisseurs de carburant et les Etats-membres, et une valeur de référence de l'intensité en GES en 2010 à laquelle les émissions futures devraient être comparées.

Cette proposition a créé un débat sur la nécessité de distinguer les différentes sources de carburant sur la base de leur origine et de leur intensité en GES, mais aussi sur la charge administrative que l'application de cette directive entraînerait. La présente étude cible une partie des sujets qui font actuellement débat : elle établit la charge administrative et la faisabilité pratique et explore plus largement l'effet potentiel de la proposition sur le secteur du raffinage en Europe. L'étude se fonde sur une recherche bibliographique et sur des entretiens avec divers experts et parties prenantes. Elle a été commissionnée par Transport and Environment.

Efforts administratifs requis

Pour établir la faisabilité de la mise en oeuvre et les pratiques administratives actuelles, les aspects les plus pertinents du cycle de vie des carburants fossiles ont été passés en revue. La proposition

¹ Le rapport complet est disponible au lien suivant (en anglais seulement) :

<http://www.transportenvironment.org/publications/report-administrative-burden-fuel-quality-directive>

d'application de la directive FQD requiert des fournisseurs de carburants qu'ils assurent un reporting sur l'origine, la nature de la source et l'intensité en GES des carburants mis sur le marché ; dès lors, tout système de reporting doit assurer la transmission de ces informations tout au long de la chaîne de transport, transformation, raffinage et finalement distribution aux consommateurs.

En comparant ces exigences aux pratiques actuelles, l'étude conclut que, pour une grande partie des carburants, les données requises sont déjà fournies aux douanes et aux autorités des États membres. Le reporting, cependant, n'est pas encore assuré pour les catégories suivantes :

- les produits finis (le diesel et l'essence) importés en Europe ;
- les produits intermédiaires importés en Europe ; il s'agit des produits issus de pétroles ayant déjà subi une transformation hors de l'Union européenne et qui y sont importés pour être raffinés² ;
- les produits issus du pétrole destinés à l'industrie chimique ; le volume de ces flux est relativement restreint, mais ils peuvent aussi être utilisés pour fabriquer des carburants destinés aux transports et à ce titre sont soumis au prescrit de la FQD en matière de diminution des émissions de GES et de reporting.

Les volumes de la première et de la deuxième catégorie sont significatifs et représentent 20 à 25% du total des importations européennes.

En sus du reporting auprès des gouvernements, les grandes compagnies pétrolières intégrées assurent également un relevé des émissions de GES sur toute la filière. Alors que les intensités en GES de leurs carburants sont publiées dans leurs rapports de développement durable, ils ne suivent pas nécessairement l'origine des carburants tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Bien que ces rapports soient vérifiés par des organismes externes, il n'y a pas de standard harmonisé et reconnu par l'industrie.

L'évaluation menée dans le cadre de cette étude a conduit à la conclusion que, pour les fournisseurs de carburant de l'Union européenne, les coûts de reporting pour se conformer aux exigences de la proposition de la Commission s'élèveraient à environ 40 à 80 millions d'euros par an. Cela représente 0,8 à 1,6 cent d'euro par baril de pétrole importé, ou encore entre un quart et un demi euro pour un plein de 50 litres de carburant.

Autres impacts sur l'industrie pétrolière – amont et aval

A côté des coûts administratifs, il existe également des coûts associés à l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de GES. Avec la proposition actuelle, les fournisseurs de carburant ont le choix parmi une large gamme de solutions : incorporer plus d'agrocaburants, choisir des carburants dont l'intensité en GES est faible, réduire l'évacuation ou le torchage de gaz (venting et flaring), migrer vers l'électricité ou vers des carburants fossiles à faible intensité carbone.

La proposition actuelle autorise l'utilisation de presque toutes les mesures de réduction des émissions de GES du puits à la roue³. Cela peut avoir un impact positif sur les coûts de réduction des émissions de GES : les fournisseurs de carburants peuvent mettre en place les mesures les moins coûteuses compte tenu de leurs spécificités. Augmenter l'utilisation de carburants fossiles présentant de faibles intensités en GES est l'une des options qui leur sont offertes. Cependant, cela pourrait également augmenter le coût pour les fournisseurs qui voudraient utiliser des pétroles à

² Il s'agit par exemple de pétrole extrait au Moyen-Orient et transporté en Russie pour y être raffiné en un produit intermédiaire, lequel est alors importé en Union européenne pour y subir le raffinage final et être distribué sous forme de carburant aux consommateurs.

³ Il faut noter que les réductions associées aux pratiques de transport du pétrole, de son stockage, du raffinage et de la distribution ne sont pas incluses, même s'il existe également un potentiel de réduction pour ces étapes du cycle de vie.

haute intensité carbone dans le futur, vu qu'ils devraient faire appel à des mesures de compensation pour rencontrer les objectifs de réduction de la directive FQD. Ceci affecterait les prix des carburants et se traduirait par un différentiel croissant en faveur des bruts à faible intensité en GES. Il est donc important de préserver les conditions d'une saine concurrence entre les raffineries et les fournisseurs de carburants, à la fois à l'intérieur et hors de l'Union européenne : les raffineries hors UE devraient être traitées de la même façon que les raffineries européennes. Si ce n'était pas le cas, certains fournisseurs pourraient bénéficier d'un avantage compétitif du fait que certaines exportations de carburants à haute intensité carbone vers l'UE pourraient ne pas être prises en compte. Ce type d'impacts peut être évité en s'assurant que tous les carburants et tous les flux de pétrole mis sur le marché européen utilisent la même méthodologie pour déterminer leur intensité en GES.

La proposition aurait des impacts très limités sur l'origine des carburants fossiles présents sur le marché européen. Cependant, elle pourrait influencer sur les décisions d'investissement dans l'industrie, et créer une base stable pour contrôler et réguler les émissions de CO₂ des carburants utilisés dans le transport dans le futur, alors que les pronostics actuels font état d'une augmentation de la part des pétroles non conventionnels.

Recommandations

Le reporting de l'intensité en CO₂ des carburants par les fournisseurs conformément à la proposition de la Commission européenne peut être appliqué à un coût relativement limité. La proposition, cependant, bénéficierait d'une meilleure définition de la méthodologie de comptabilisation et des normes de qualité. De plus, il est recommandé d'inclure une règle établissant la façon de traiter les carburants pour lesquels l'origine et l'intensité en GES n'est pas rapportée. Par ailleurs, le rôle potentiel des États membres en matière d'orientation de leur mix national de carburants vers des carburants et autres sources d'énergie à faible intensité de GES – quoique hors du cadre de cette étude – ne devrait pas être négligé. Dans la directive FQD, les fournisseurs de carburants sont rendus responsables et redevables des émissions de GES du puits à la roue, alors que ce sont les États membres qui, dans les faits, en assurent le contrôle en promouvant différents types de carburants et de véhicules (par exemple les voitures électriques et au gaz naturel).