

Les sables bitumineux menacent l'Europe

Note de synthèse, janvier 2014

Résumé¹

Le Conseil de défense des ressources naturelles (Natural Resources Defense Council ou NRDC) a publié une analyse qui s'appuie sur les évolutions récentes des marchés pétroliers nord-américains. Elle démontre que, si l'Europe ne prend aucune mesure, 5,3 % à 6,7 % de son pétrole brut et de ses carburants destinés aux transports pourraient provenir de sables bitumineux² canadiens en 2020. C'est 30 fois plus que les estimations du rapport de la Commission européenne dont les données servent de base à sa dernière étude d'impact pour l'application de la Directive sur la Qualité des carburants (Fuel Quality Directive - FQD).

En Amérique du Nord, de nouveaux oléoducs sont en construction ou en projet, alors que des raffineries sont agrandies en Europe, ce qui pourrait faire de l'Union européenne, un important marché pour les sables bitumineux canadiens. C'est une très bonne nouvelle pour les producteurs de sables bitumineux canadiens, car la demande états-unienne baisse du fait de l'augmentation de la production d'huile de schiste, et du ralentissement de la demande. Mais c'est une mauvaise nouvelle pour l'Europe et ses efforts en vue de réduire son impact sur les changements climatiques.

Selon une étude de la Commission européenne, les sables bitumineux émettent 23 % de gaz à effet de serre de plus que le pétrole conventionnel. L'analyse du NRDC conclut que les importations européennes de sables bitumineux vont passer de 4 000 barils/jour (b/j) en 2012, à 700 000 b/j en 2020. Cela équivaldrait à rajouter 6 millions de voitures sur les routes européennes en 2020. Cela signifierait aussi que les émissions de gaz à effet de serre des carburants européens *augmenteraient* d'environ 1,5 % en 2020. Pourtant, avec la nouvelle Directive sur la qualité des carburants, les fournisseurs de carburants doivent *diminuer* les émissions de gaz à effet de serre de 6 % d'ici 2020.

Avec des sables bitumineux incorporés dans les carburants, il sera encore plus coûteux d'obtenir les réductions supplémentaires d'émissions. Les producteurs de carburants vont certainement faire le choix de fournir encore plus d'agrocarburants, obtenus à partir de productions alimentaires, car ceux-ci sont toujours considérés comme peu carbonés, grâce aux règles de calculs gravement défaillantes de l'Union européenne. Il est estimé que cela pourrait faire grimper les coûts de mise en conformité de près de 4 milliards d'euros par an et accentuer la pression sur l'environnement et la production alimentaire. Ces coûts supplémentaires peuvent être évités avec une mise en application rigoureuse de la Directive qui refrénerait l'accès des sables bitumineux à l'Europe.

Ce court dossier montre que la Commission européenne n'a pas de temps à perdre : des quantités importantes de sables bitumineux à haute teneur en carbone, sont sur le point d'entrer en Europe.

La Directive sur la qualité des carburants et son objectif de décarbonisation

« Vous pouvez avoir tout le pétrole et le gaz du monde, ça ne sera pas d'une grande utilité si vous ne pouvez le commercialiser... La FQD (Directive européenne sur la Qualité des carburants) pourrait stigmatiser le pétrole d'origine canadienne et nous empêcher d'accéder à certains marchés. Ce ne serait clairement pas bénéfique. Bien que la croissance de sa demande ne soit pas aussi importante [qu'en Asie], l'Europe est actuellement le plus grand marché unique au monde ».

Joe Oliver, Ministre des Ressources Naturelles, gouvernement du Canada

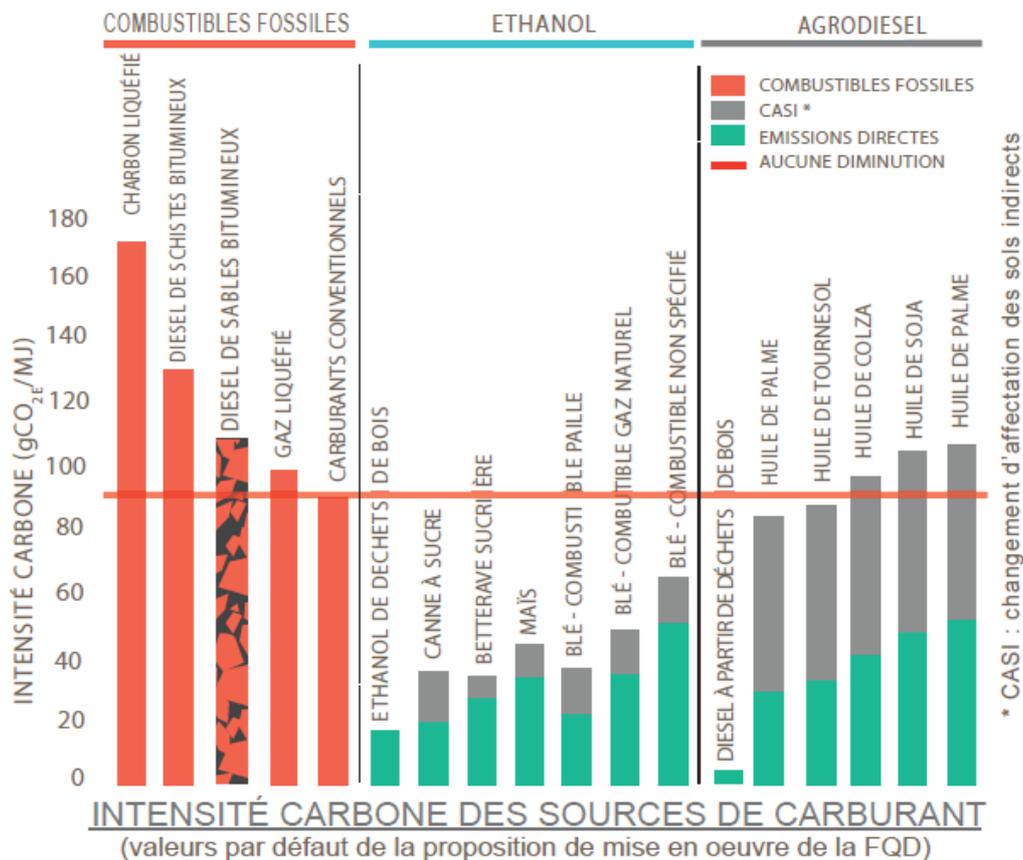
1 Traduction de cette note de synthèse : Les Amis de la Terre France.

2 NDT : Par la suite, le terme « sables bitumineux » est souvent employé dans ce document pour désigner le pétrole brut qui en est issu.

La Directive sur la qualité des carburants (FQD) adoptée en 2009 oblige les fournisseurs de carburants à réduire de 6 % d'ici 2020 (par rapport à 2012), l'intensité des émissions de gaz à effet de serre des carburants destinés aux transports durant leur cycle de vie. Cette réduction peut être obtenue en utilisant des agrocarburants³, de l'électricité renouvelable et par une réduction du torchage des gaz et du dégazage pendant l'extraction des combustibles fossiles.

Selon la FQD, les fournisseurs de carburants doivent signaler chaque année, le niveau d'émissions de gaz à effet de serre de leur essence et de leur diesel. Par contre, la clause relative à l'établissement obligatoire de rapports (*reporting*) n'a toujours pas été mise en œuvre.

En 2011, la Commission européenne a publié une proposition de mise en œuvre de la FQD, qui attribuait à chaque source de combustibles une « intensité carbone » (valeur d'émissions de gaz à effet de serre) spécifique. Cette proposition incluait des valeurs par défaut pour les bruts conventionnels ainsi que pour des sources non conventionnelles, comme les sables bitumineux, les schistes bitumineux, le charbon liquéfié et différents dérivés de gaz. Cette proposition énonçait aussi l'obligation pour les fournisseurs de combustibles d'établir individuellement, des rapports sur chaque source de combustibles qu'ils vendent en Europe. Des recherches indépendantes menées pour la Commission européenne montraient que les émissions de gaz à effet de serre des sables bitumineux dépassaient de 23 % celles des carburants obtenus à partir de pétrole conventionnel⁴, mais étaient plus basses que celles des schistes bitumineux ou du charbon liquéfié (voir Graphique 1). Ces valeurs viennent compléter celles attribuées aux émissions directes des agrocarburants, déjà fixées par la loi.



Graphique 1

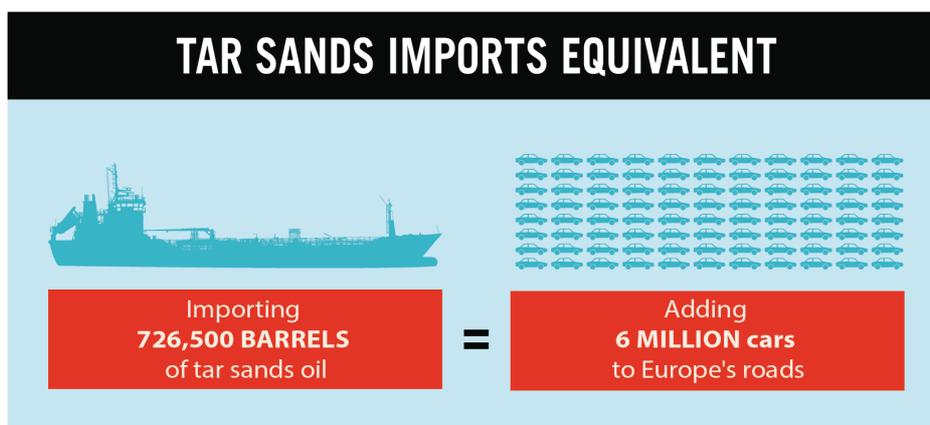
3 NDT : Les modes de calculs sont sujets à caution. Même en acceptant les données très optimistes du Graphique 1 concernant l'éthanol et l'agrodiesel, les conséquences des agrocarburants sur la faim dans le monde, sur la hausse des prix des denrées alimentaires favorisant la spéculation et l'accaparement des terres, font que les agrocarburants ne peuvent être en aucun cas une solution.

4 https://circabc.europa.eu/d/d/workspace/SpacesStore/db806977-6418-44db-a464-20267139b34d/Brandt_Oil_Sands_GHGs_Final.pdf

Cette proposition a été votée lors d'un comité d'expert des États-membres en février 2012. Le vote se solda cependant par un blocage et donc une absence de décision. Suite aux demandes de certains États-membres, la Commission européenne commandita une étude d'impact réglementaire pour étudier les différentes options politiques de mise en œuvre. La Commission constata que sans de nouvelles mesures de sa part, les sables bitumineux du Canada pourraient représenter 0,2 % de la consommation de carburants pour les transports en Europe en 2020, et ceux provenant du Venezuela 2,8 % supplémentaires.⁵

L'importation des sables bitumineux augmente les coûts pour atteindre les objectifs de diminution de 6 % de la FQD.

Actuellement, l'Union européenne ne consomme quasiment pas de carburants provenant de sources non conventionnelles et a mis en place des objectifs contraignants concernant le climat et les énergies propres. L'étude de l'ICF commanditée par la Commission laisse entendre que l'Union européenne demeurerait un petit marché pour les carburants non conventionnels fortement carbonés⁶. Malgré tout, ces carburants provoqueraient une augmentation des émissions de gaz à effet de serre des carburants utilisés dans les transports de l'UE. Cependant, une nouvelle étude du NRDC montre que, suite aux changements sur le marché nord-américain du pétrole, la quantité de sables bitumineux pourrait être beaucoup plus importante. Si l'on se base sur les estimations de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE) pour la consommation de pétrole en Europe, le pétrole canadien tiré des sables bitumineux pourrait atteindre 6,7 % de la consommation de carburants en Europe en 2020, ce qui **accroîtrait les émissions de gaz à effet de serre des transports européens d'environ 1,5 %⁷**. Cela correspond à un quart de l'objectif de réduction de 6 % et équivaut à ajouter **6 millions de voitures sur les routes européennes en 2020⁸**.



EQUIVALENCE DES IMPORTATIONS DE SABLES BITUMINEUX :

Importer **726 500 BARILS** de pétrole sables bitumineux = Ajouter **6 MILLIONS de voitures** sur les routes européennes

5 Voir la présentation de l'ICF, qui a réalisé l'étude d'impact pour la Commission européenne : <http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/15.04.13%20Revised%202020%20baseline-1.pdf>

6 Selon cette étude, tous les carburants non conventionnels (sables bitumineux, charbon liquéfié, gaz liquéfié et schistes bitumineux) représenteraient 4,1 % de la consommation de carburants des transports européens en 2020.

7 Une proportion de 6,7 % avec 23 % d'émissions de GES en plus, équivaut à une augmentation de 1,5 % des émissions. Note : les importations de sables bitumineux du Venezuela et tous les autres pétroles non conventionnels qui pourront être importés dans l'UE sont exclus de ce calcul.

8 Sur les quelques 900Mt de CO₂ dans le cadre de la FQD, 1,5 % représentent 13Mt de CO₂. En 2020, les émissions d'une voiture, du puits à la roue, se situent autour de 2,2t CO₂/an (±13 000 km/an, ±150 gCO₂/km moyenne réelle de la flotte, ±15% d'émissions du puits au réservoir).

Tableau 1 : Approvisionnement en pétrole non conventionnel de l'Europe en 2020 : différence entre les estimations de la Commission européenne et du NRDC⁹

Étude	Sables bitumineux du Venezuela	Sables bitumineux du Canada	Autres pétroles non conventionnels (CTL, GTL, schistes bitumineux)
Étude de la Commission (ICF)	2,8 %	0,2 %	1,1 %
Étude du NRDC	Non calculée	5,3 %-6,7 %	Non calculée

Le surplus d'émissions que provoquerait l'utilisation de sables bitumineux en Europe rend encore plus difficilement atteignables les objectifs de la directive sur la Qualité des carburants. L'Europe a deux options.

La première est d'abord d'empêcher ce surcroît d'émissions en obligeant chaque fournisseur à déclarer ses carburants issus de sables bitumineux, ce qui découragerait leur importation. Cela ne peut se faire que si l'intensité carbone plus élevée des sables bitumineux est correctement évaluée et reconnue au travers d'une valeur spécifique, et si les compagnies sont tenues responsables individuellement.

La deuxième option pour les fournisseurs consiste à réduire ce surcroît d'émissions en utilisant plus d'agrocarburants. Ceci est possible, car dans le cadre des règles de l'UE, les émissions carbone des agrocarburants continuent d'être sous-estimées, malgré les preuves scientifiques que leur bilan carbone complet peut même dépasser celui de carburants tirés du pétrole brut^{10,11}. Les fournisseurs de carburants choisiraient cette option si la directive faisait la différence entre le pétrole conventionnel et celui tiré des sables bitumineux, mais n'obligeait pas chaque compagnie à déclarer individuellement ses émissions.

Nous avons fait un calcul indicatif du surcoût de la mise en conformité : pour atteindre une réduction supplémentaire de 1,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), on pourrait recourir à 3 % supplémentaires d'agrocarburants qui permettent approximativement un gain de 50 % de GES comparés aux carburants conventionnels. Le volume actuel des agrocarburants (environ 5 %) coûte à l'Europe entre 6 et 8 milliards d'euros/an¹². Fournir 3 % supplémentaires d'agrocarburants coûterait donc 3,6 à 4,8 milliards d'euros en plus et certainement davantage, puisque la majorité des agrocarburants actuels n'arrivent pas à une baisse de 50 % des émissions de GES si l'on tient compte des changements d'affectation des sols. Cela signifie que le coût purement financier pour atteindre l'objectif de la FQD uniquement avec des agrocarburants entraînerait un surcoût de 4 milliards d'euros par an pour l'UE, ainsi qu'une pression accrue sur l'environnement et la production alimentaire¹³. Ce coût financier serait essentiellement supporté par les conducteurs et contribuables européens.

9 Comme la Commission européenne n'a pas inclus les chiffres de 2030, la comparaison se concentre sur 2020.

10 <http://www.transportenvironment.org/what-we-do/what-science-says-0>. Voir la vidéo pédagogique sur le changement d'affectation des sols indirect : <http://www.youtube.com/watch?v=bDRx3S71CIM&hd=1>

11 NDT : Même si les agrocarburants étaient efficaces pour combattre les changements climatiques, ils ont de lourds impacts sociaux (voir note 2).

12 L'AIE estime les subventions de l'UE à 8 milliards d'euros/an en 2011. (http://www.worldenergyoutlook.org/media/weowebiste/2012/WEO2012_Renewables.pdf). L' International Institute for Sustainable Development de son côté, les estime à 6 milliards d'euros/an en 2011 (<http://www.transportenvironment.org/publications/uneven-returns-economics-eu-biofuels-policy>). En 2011, l'UE a consommé environ 4,7 % d'agrocarburants.

13 NDT : En se basant sur les chiffres avancés par le Réseau Action Climat-France, Oxfam France et Greenpeace France, 3 % d'agrocarburants représentent la nourriture nécessaire pour alimenter correctement de 94 millions de personnes : <http://www.rac-f.org/Agrocarburants-Reunion-cruciale>

Les changements rapides du marché pétrolier provoquent une augmentation des importations de brut lourd en Europe.

Menée au début de l'année 2013, l'étude d'impact réalisée pour la Commission européenne n'anticipait pas certaines évolutions récentes du marché pétrolier nord-américain et n'accordait qu'un rôle très limité aux importations de sables bitumineux canadiens. Une des principales hypothèses se basait sur les contraintes d'infrastructure qui empêchent les sables bitumineux d'accéder aux ports maritimes d'Europe, ainsi que sur la capacité limitée des raffineurs européens pour transformer du pétrole issu de sables bitumineux. Mais de récentes évolutions ont changé la donne.

Actuellement l'oléoduc Energy East destiné aux sables bitumineux de TransCanada, pourrait par exemple acheminer 1,1 million de b/j de l'Alberta, vers les ports de l'est canadien. L'Europe est une des principales destinations affichées pour le pétrole brut. De plus, la dynamique du marché dans la région états-unienne du golfe du Mexique va faciliter l'exportation de volumes de diesel plus importants que prévu. Les Etats-Unis sont aujourd'hui des exportateurs compétitifs de diesel vers l'Europe et sont prêts pour en exporter encore plus. Comme plusieurs oléoducs sont en projet, le pétrole brut arrivant sur la côte du golfe du Mexique aux États-Unis inclura dans le futur, une proportion plus élevée de pétrole issu de sables bitumineux.

Les marchés du pétrole brut en Amérique du Nord évoluent rapidement. La croissance de la production d'huiles de schiste (et de « *tight oil* », pétrole de réservoirs compacts), venant s'ajouter à un ralentissement de la demande de pétrole due aux normes d'efficacité énergétique pour les véhicules et à des restrictions sur les exportations¹⁴ de brut, ont provoqué des surplus. Cela signifie que le pétrole de sables bitumineux canadiens qui jusqu'à maintenant était exporté vers les États-Unis¹⁵, va devoir trouver de nouveaux débouchés. L'UE est un marché intéressant, proche géographiquement, dépendant énergétiquement et nécessitant de grandes quantités de diesel¹⁶. Il est particulièrement important pour l'industrie des sables bitumineux de trouver de nouveaux marchés, car elle prévoit de faire passer sa production de 1,4 millions de b/j en 2012, à 5,8 millions de b/j en 2030.

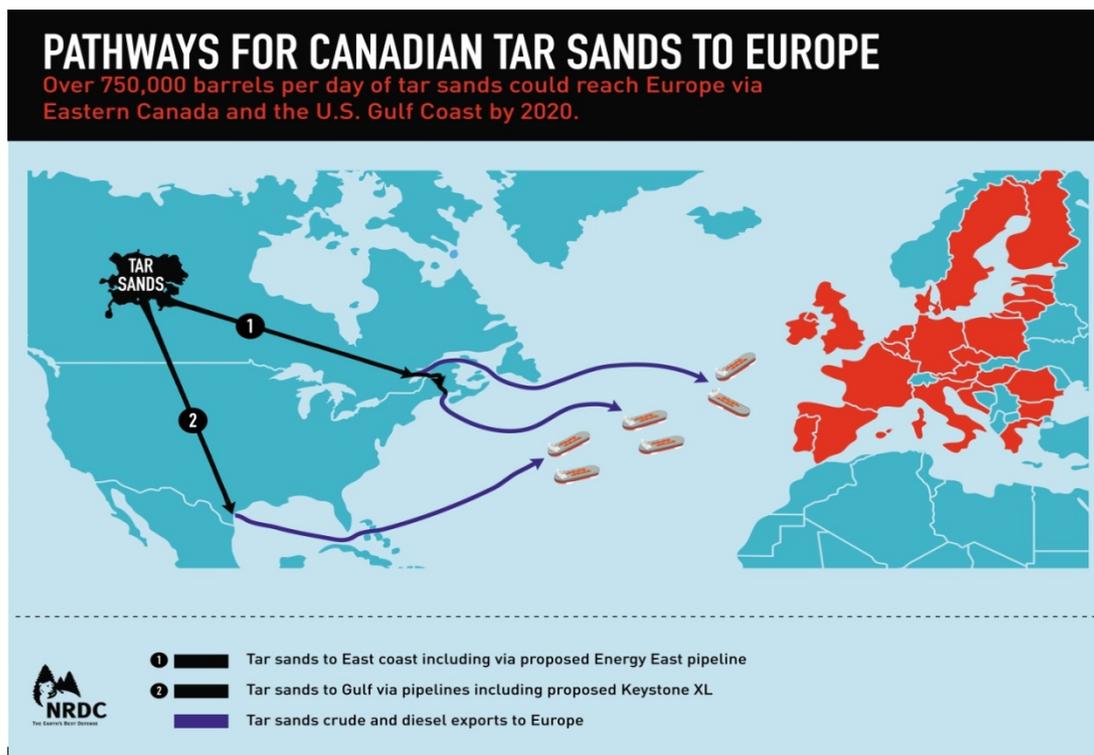
Actuellement, la possibilité d'expansion est limitée par un manque de capacité des oléoducs et pourrait dans le futur être aussi limitée par des normes sur la propreté des carburants, comme la FQD.

14 <http://insideclimatenews.org/news/20140106/2014-export-american-oil-contentious-industry-goal-after-4-decade-federal-ban?page=2>

15 En 2012, les États-Unis ont importé 1,65 millions de b/j de brut canadien (Oil Change International, 2013)

16 Le diesel représente près de 60 % des carburants utilisés dans le secteur des transports routiers de l'UE. Cette proportion devrait atteindre 80 % en 2030, à moins que la taxation plus basse du diesel ne soit modifiée. Actuellement, cela est en discussion dans le cadre de la directive sur les taxes sur l'énergie, mais ce sera difficile d'obtenir des changements dans la mesure où les États-membres doivent approuver toute révision à l'unanimité.

Les deux voies principales pour que les sables bitumineux atteignent l'Europe



Graphique 2 : Principales voies pour les sables bitumineux canadiens pour atteindre l'Europe.

Titre et légendes : ITINAIRES DES SABLES BITUMINEUX CANADIENS VERS L'EUROPE

Plus de 750 000 barils/jour de sables bitumineux pourraient atteindre l'Europe par l'Est canadien ou par le littoral du golfe du Mexique aux États-Unis en 2020.

- 1 Sables bitumineux vers la côte est, incluant le projet d'oléoduc Energy East
 - 2 Sables bitumineux vers le golfe du Mexique par oléoducs, y compris le projet Keystone XL
- Exportations de sables bitumineux et de diesel vers l'Europe

1. Itinéraire Energy East, de l'Alberta vers l'Est canadien – exportations principalement de brut

Cet oléoduc, proposé récemment par TransCanada, relierait les lieux de production de sables bitumineux en Alberta avec les ports de la côte est du Canada. Il pourrait acheminer 1,1 millions de b/j de brut de sables bitumineux. Il est clair que le projet d'oléoduc d'Energy East est destiné à l'exportation. Des responsables de la compagnie pétrolière ont évoqué l'Europe (et en particulier l'Espagne) comme destination prioritaire. Le pétrole exporté le serait sous forme de bruts, soit des bitumes fortement dilués, soit des pétroles bruts synthétiques légers. Un certain nombre de raffineries espagnoles peuvent transformer les bruts lourds et le bitume dilué¹⁷. De plus, la compagnie pétrolière Repsol a déjà des liens avec Irving oil, un partenaire privilégié de TransCanada.

2. Itinéraire par le golfe du Mexique, de l'Alberta à l'est des États-Unis : exportations principalement de diesel

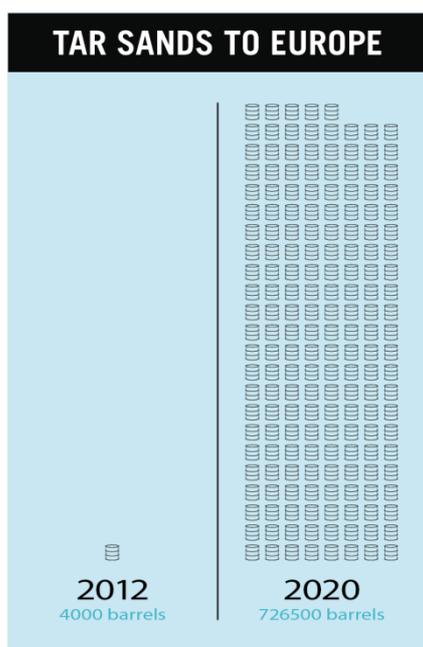
Les raffineries du golfe du Mexique exportent de plus en plus de diesel vers l'Europe, avec des volumes qui sont passés de 66 000 b/j en 2008, à 335 000 b/j en 2012. De plus, de nombreuses raffineries ont déjà modifié leurs modes opératoires pour augmenter la production de diesel ainsi que le rendement en diesel à partir de pétrole brut, comme ceux tirés des sables bitumineux.

17 Ces raffineries se trouvent sur le site de raffinage de Repsol à Carthagena, de Repsol/Petronor à Somorostro (près de Bilbao) et de BP à Castellón. Foster Wheeler, "SYDEC Delayed Coking: Maximize profit from the bottom of the barrel," (non daté), www.digitalrefining.com/data/printed_adverts/file/Delayed_Coking.pdf

L'accroissement de la capacité des oléoducs reliant l'Alberta au golfe du Mexique a été une des principales priorités de l'industrie des sables bitumineux. Plusieurs oléoducs ont été proposés, sont en cours d'inversion de flux ou en construction, afin d'augmenter la capacité. Le plus connu est le projet Keystone XL qui pourrait ajouter une capacité de 830 000 b/j supplémentaires de sables bitumineux vers le golfe du Mexique, venant s'ajouter au 110 000 b/j que cette région reçoit déjà. Cela signifie que le volume de sables bitumineux transformés dans les raffineries du golfe du Mexique pourrait atteindre presque 24 % de tout le brut en 2020.

Tableau 2 : volumes potentiels de pétrole tirés de sables bitumineux atteignant l'Europe par les voies principales en 2020 et 2030.

	Exportations potentielles de brut tiré de sables bitumineux, en provenance de l'est du Canada, si Energy East est réalisé (barils/jour)	Exportations de diesel tirés de sables bitumineux, en provenance du golfe du Mexique (barils/jour)	TOTAL (barils/jour)
2012	0	4 000	4 000
2020	454 000 - 606 000	120 500	574 500 – 726 500
2030	371 000 – 494 000	148 125	519 125 – 642 125



En plus de ces deux principales voies, il y a d'autres routes qui pourraient entraîner encore plus d'exportations de sables bitumineux vers l'Europe, mais elles ne sont pas incluses dans les calculs. Il s'agit :

- d'autres voies états-uniennes

Si l'oléoduc Keystone XL est construit, il est probable que le volume de brut tiré des sables bitumineux canadiens dépassera les capacités des raffineries du golfe du Mexique. Cela pourrait conduire à l'exportation de bruts à partir de cette région¹⁸. De plus, du brut de sables bitumineux sera transporté en train du Dakota du nord vers le New Jersey et pourrait être exporté vers l'Europe à partir d'un terminal situé aux Bahamas.

- des importations de brut de sables bitumineux du Venezuela

D'après l'étude de l'ICF, près de 2,8 % des carburants pour les transports de l'Europe pourrait provenir des sables bitumineux du Venezuela¹⁹. La compagnie espagnole

Repsol annonçait récemment un investissement de 4 milliards de dollars dans la ceinture de l'Orénoque qui possède la plus grande accumulation de brut lourd et extra lourd (sables bitumineux) au monde. Cela coïncide avec la décision de Repsol d'optimiser ses raffineries en Espagne (voir plus bas).

18 Les États-Unis ont des restrictions sur l'exportation de brut sur place. Toutefois, ces restrictions ne s'appliquent pas au brut canadien expédié à partir de terminaux d'exportation.

19 L'ICF prévoit que le Venezuela exportera 169 PJ de brut vers l'Europe en 2020. Avec 6,1 gigajoules par baril, cela fait approximativement 80 000 barils/jour. ICF International «*Impact Analysis of Options for Implementing Article 7a of Directive 98/70/EC – Revised 2020 baseline fuel mix and costs*» Diapositive 33.

- du diesel tiré de sables bitumineux indiens

L'Inde est un des principaux exportateurs de diesel vers l'Europe et le restera certainement à moyen terme. Ses raffineries sont capables de transformer des bruts lourds et ont déclaré qu'elles étaient intéressées pour utiliser les sables bitumineux comme matière première. Si Energy East et d'autres oléoducs étaient construits, l'Inde pourrait recevoir des bruts de sables bitumineux par ces voies.

Tous les oléoducs qui ont été proposés et dont il est question dans ce rapport risquent de devoir faire face à une opposition importante des citoyens au Canada et aux États-Unis. Le premier exemple est l'oléoduc Keystone XL. Il vient d'être retardé de 5 ans à cause de la forte opposition des citoyens et doit être approuvé par le président Obama en personne. La réalisation des projets d'oléoducs sera un des facteurs les plus déterminants sur la quantité de pétrole tiré de sables bitumineux qui pourra parvenir en Europe en 2020.

Aptitude des raffineries européennes à accepter les bruts de sables bitumineux.

Alors qu'il n'y a aucune difficulté technique pour importer vers l'Europe, du diesel tiré de sables bitumineux, les bruts de sables bitumineux sont très lourds et nécessitent un raffinage supplémentaire. On estimait jusqu'à maintenant que les capacités européennes pour traiter des bruts étaient très limitées. Une nouvelle étude montre cependant que l'Europe avec sa capacité de raffinage, pourrait utiliser jusqu'à 700 000 b/j pour raffiner les bruts de sables bitumineux (bitume dilué) en 2020²⁰. Selon l'AIE, les raffineries européennes investissent dans de nouvelles capacités de raffinage du brut, et on s'attend à ce que celles-ci augmentent de 70 % entre 2008 et 2018. De nombreuses raffineries comme celle de Repsol à Carthagena et Bilbao sont déjà conçues pour maximiser les arrivées de brut lourd. Ces raffineries peuvent accueillir des pétroles de sables bitumineux provenant soit du Venezuela soit du Canada, et leur capacité est suffisante pour absorber tout le brut qui pourrait venir par l'intermédiaire de l'oléoduc Energy East. En 2030, cette capacité de raffinage pourrait atteindre 1,4 millions de barils/jour.

Conclusion et recommandations politiques

L'essor de l'industrie canadienne des sables bitumineux dans les décennies à venir, dépend de façon cruciale de son accès au marché. La construction de nouveaux oléoducs et l'accès aux meilleurs marchés, comme le marché européen, auront un impact important sur les investissements dans les projets de sables bitumineux et sur les émissions globales de gaz à effet de serre liées à l'expansion de pétroles non conventionnels fortement carbonés.

Le rapport 2012 de l'AIE, *World Energy Outlook*, affirme que « pas plus d'un tiers des réserves prouvées d'énergies fossiles peut être consommé avant 2050, si le monde veut réussir à atteindre l'objectif de 2°C »²¹. Ce qui signifie que la plus grande partie des pétroles non conventionnels et fortement carbonés doit rester dans le sol.

La Directive sur la qualité des carburants est un des instruments essentiels pour réduire une demande future en sables bitumineux et orienter le marché dans une direction plus propre. Des études ont montré qu'une bonne mise en œuvre pourrait amener une réduction globale des émissions de gaz à effet de serre de 19 millions de tonnes par an²². La FQD pourrait changer la donne pour l'avenir de l'industrie des sables bitumineux.

20 La capacité de raffinage européenne est de 17,2 millions de barils/jour. La capacité pour les bruts est de 2,2 millions de barils/jour, dont 700 000 barils/jour pourraient être utilisés pour raffiner du bitume dilué (qui est un brut encore plus lourd).

21 AIE, « World Energy Outlook 2012 » : <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/English.pdf>

22 <http://www.amisdela terre.org/Benefices-environnementaux-d-une.html>

Afin d'atteindre les objectifs climatiques sur lesquels les institutions européennes se sont déjà mises d'accord, nous appelons la Commission européenne à soumettre immédiatement une proposition pour l'établissement de rapports sur les émissions carbone (*carbon reporting*), qui inclue les éléments suivants :

- des chiffres aussi précis que possible concernant les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre de l'essence et du diesel ; au minimum, des valeurs par défaut différenciées pour tous les carburants non conventionnels (sables bitumineux, schistes bitumineux, charbon et gaz liquéfiés) ;
- l'établissement de rapports sur les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre de chaque mélange de carburants séparément, pour chaque fournisseur de carburant, en se basant sur ces valeurs par défaut ou sur les taux réels d'émissions de gaz à effet de serre, comme exposé dans les dispositions législatives ;
- la possible révision des mesures de mise en œuvre afin de pouvoir mieux différencier, y compris les bruts conventionnels, à une date ultérieure lorsque plus d'informations seront disponibles.

Le Commission européenne devrait de plus, adopter de nouveaux objectifs de décarbonisation pour les carburants routiers pour préparer le cadre climat et énergie post 2020 de l'Union européenne.

Pour plus d'informations, contacter :

à Bruxelles :

Colin Roche, Friends of the Earth Europe
colin.roche@foeeurope.org
Office: +32 (0)2 893 10 21

Franziska Achterberg, Greenpeace EU
franziska.achterberg@greenpeace.org
Mobile: +32 (0)498 362 403
Office: +32 (0)2 274 19 18

Nuša Urbančič, Transport & Environment
nusa.urbancic@transportenvironment.org
Mobile: +32 (0)488 574 418
Office: +32 (0)2 851 02 10

en France :

Juliette Renaud, Les Amis de la Terre France
juliette.renaud@amisdela terre.org
+33 9 72 43 92 61