ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

carburants

Question écrite n° 13710

Texte de la question

M. Philippe Le Ray attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les coûts des carburants pour nos concitoyens. Dans son rapport sur « les prix, les marges et la consommation des carburants », l'inspection générale des finances propose, s'agissant des quotas d'émissions de CO2, dont le cadre apparaît intangible, de tenter de relancer la demande d'une expérimentation d'un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'Europe concernant le secteur du raffinage. Il lui demande les intentions du Gouvernement sur ce sujet.

Texte de la réponse

Le rapport de l'inspection générale des finances sur « les prix, les marges et la consommation des carburants » propose de « tenter de relancer la demande d'une expérimentation d'un mécanisme d'ajustement aux frontières de l'Europe concernant le secteur du raffinage ». Depuis 2008, notamment au moment de la négociation sur le paquet énergie-climat, la France porte en effet auprès de ses partenaires européens l'idée d'une inclusion des importateurs dans le système européen d'échange de quotas afin de lutter contre les « fuites de carbone », c'est-à-dire le transfert d'une partie de la production des industries polluantes vers des pays n'imposant pas de contraintes environnementales, entraînant une augmentation des émissions globales de CO2 et annulant ainsi les mesures rigoureuses prises par l'Union européenne, qui verrait de surcroît son industrie placée dans une situation de concurrence déloyale. Le mécanisme est fondé sur la restitution par l'importateur du volume de quotas correspondant à la quantité que le producteur européen devra acquérir sur le marché pour la même quantité de produits. Afin de tenir compte de manière simple de l'intensité carbone des produits fabriqués dans les pays-tiers, il convient d'adopter une approche « forfaitaire » (i. e. sans mesure des émissions exactes liées à la fabrication du produit importé) : le volume de quotas à restituer par l'importateur serait égal à celui qu'un producteur européen moyen aurait dû acquérir sur le marché. Si l'importateur choisit d'apporter la preuve que les produits qu'il met sur le marché européen ont une meilleure efficacité carbone que la moyenne européenne, il ne restitue que la part comprise entre ses émissions et le référentiel européen. L'application du mécanisme d'inclusion carbone au raffinage se heurte à des difficultés techniques. En effet, l'approche proposée par la France se prête bien à des produits pour lesquels il est possible de calculer les émissions liées à la fabrication d'une unité (tonne par exemple) du produit, et donc pour lesquels il existe un référentiel européen exprimé en tCO2/t produit. Ce n'est pas le cas du raffinage, en raison de la complexité des procédés de production des différents produits pétroliers au sein d'une raffinerie et des liens entre ces différents procédés. Il n'existe pas de méthode fiable pour exprimer les émissions d'une raffinerie en tCO2/ litre d'essence, ou tCO2/litre de gazole. C'est pourquoi une approche appelée « CO2-weighted tonne » (CWT) a été développée pour calculer des référentiels pour le raffinage (et une partie de l'industrie chimique). Si la décision de lancer une expérimentation était prise au niveau européen, des travaux d'expertise seraient donc nécessaires pour surmonter ces difficultés méthodologiques et pour mettre en oeuvre une méthode d'estimation du contenu carbone des importations fiable et robuste juridiquement. Le dispositif du MIC ne rencontre que peu d'intérêt de la part des autres pays européens en ce moment, notamment du fait du très faible prix du quota. Toutefois, les discussions en cours sur les réformes structurelles du système d'échange de quotas, la révision de la liste des secteurs exposés aux

fuites de carbone prévue pour 2014, ainsi que les discussions à venir sur les objectifs climatiques de l'Union européenne au-delà de 2020 (et notamment la phase 4 du système d'échange de quotas) sont autant d'opportunités qui permettront à la France de continuer à défendre une expérimentation du mécanisme d'inclusion carbone à des secteurs pilotes.

Données clés

Auteur : M. Philippe Le Ray
Circonscription : Morbihan (2e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 13710
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Économie et finances
Ministère attributaire : Économie et finances

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 18 décembre 2012, page 7472
Réponse publiée au JO le : 19 février 2013, page 1885