Directives carburants : rester fidèle à l'approche coût/efficacité du programme Auto-Oil

S'appuyant sur les conditions du programme Auto-Oil, la Commission européenne a élaboré en 1996 un projet de directive sur les futures normes carburants. L'objectif est d'aboutir à l'horizon 2010 à une réduction de 60 à 70 % des concentrations en polluants dans les villes. Ce projet, déjà durci par le Conseil des ministres de l'Environnement vient de faire l'objet par le Parlement européen d'une surenchère dénuée de fondement rationnel. Celle-ci, si elle était confirmée, pourrait conduire à des surcoûts pour la Communauté de plusieurs dizaines de milliards d'ÉCU, sans réelle contrepartie environnementale. Au contraire, elle accélérerait la restructuration du raffinage européen au sein duquel le raffinage français est un des plus vulnérables.

La Commission européenne avait élaboré en 1996, à l'issue de son programme « Auto-Oil », un projet de directive dont l'application entraînerait, à l'horizon 2010, une réduction en milieu urbain de 60 à 70 % des concentrations de polluants dans l'air dus aux transports. La qualité de l'air serait alors conforme aux recommandations de l'OMS, déjà plus sévères que les normes en vigueur aux USA. Ce projet était fondé sur une approche strictement rationnelle en vue de définir, à niveau de performance égal, les orientations les plus économiques. Il aurait déjà coûté 12 milliards d'ÉCU à la communauté. Bien que représentant le meilleur équilibre coût-efficacité, il a été repoussé en première lecture par le Parlement européen qui lui a reproché un manque d'ambition. Cette situation avait amené le Conseil à un compromis, adopté à l'unanimité lors d'une réunion de juin 1997, dont le coût est de 20 milliards d'ÉCU.

Lors de l'examen du projet en deuxième lecture, le Parlement européen s'en est tenu toutefois à une position maximaliste. Il a décidé un durcissement des spécifications 2000 et la fixation dès maintenant pour 2005 de normes extrêmes, notamment pour les taux de soufre dans les carburants qui seraient limités à 50 ppm pour le gazole et 30 ppm pour les essences (soit respectivement 0,005 et 0,003 % !). La sévérisation envisagée ne s'appuie sur aucun fondement scientifique. La réduction supplémentaire de la pollution en 2010 ne dépasserait guère 1 %, alors que le surcoût par rapport au projet du Conseil s'élèverait à 40 milliards d'ÉCU environ pour la Communauté, soit un coût global de 60 milliards d'ÉCU.

Cette surenchère, si elle se confirmait, conduirait à des investissements lourds, notamment dans de nouvelles unités de désulfuration, que beaucoup de raffineries ne pourraient pas supporter. Il en résulterait une accélération importante du processus de restructuration du raffinage européen. Or, du fait des contraintes spécifiques à son marché, le raffinage français serait handicapé dans cette évolution.

C'est pourquoi l'UFIP souhaite faire valoir que :

- le raffinage français soutient et demeure partie prenante dans la recherche de solutions rationnelles de préservation de l'environnement ;
- dans l'état actuel des connaissances, le projet initial de la Commission représente la meilleure solution pour atteindre en milieu urbain la qualité de l'air fixée par l'OMS ;
- la décision du Parlement européen ne reflète que l'approche émotionnelle du débat sur la qualtié de l'air. Elle risque d'entraîner le gaspillage de ressources financières considérables et d'orienter l'industrie pétrolière vers des investissements erronés ;
- le durcissement proposé pour les normes 2000 et 2005 ne garantit aucune amélioration supplémentaire notable ;
- le programme « Auto-Oil 2 », lancé par la Commission, qui prend en compte les autres sources de pollution urbaine, le développement de nouvelles techniques et la pollution par l'ozone troposphérique, permettra seul, lorsque ses conclusions seront connues mi-99, de fixer en temps utile les normes pour 2005.

Le dialogue doit maintenant s'engager entre le Conseil des ministres de l'Environnement et les élus européens sur cette question. Gageons qu'il permette de trouver enfin le chemin du bon sens et de la rationalité économique. Il en va de l'avenir du raffinage européen et plus particulièrement de sa composante française du fait de ses handicaps spécifiques.

(Rapport annuel 1997 de l'UFIP)