

ANALYSES DE L'UFIP SUR LA NOUVELLE LOI CLIMAT ET RÉSILIENCE EN FRANCE ET SUR LES PROPOSITIONS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE « FIT FOR 55 »

Dans le contexte de volonté des pouvoirs publics de renforcer les mesures de préservation de notre environnement, et notamment de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES), afin de lutter contre le réchauffement climatique, l'UFIP fait une première analyse les textes parus récemment en France et à Bruxelles.

Au niveau français, le Président de la République avait convoqué en octobre 2019 une Convention Citoyenne pour la Climat, qui a formulé 149 propositions visant à protéger l'environnement et en particulier à réduire les émissions de GES. Certaines de ces propositions ont été rassemblées dans la **Loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets**, publiée le 22 août. L'UFIP considère que les dispositions de cette loi vont dans le bon sens dans la lutte contre le réchauffement climatique et en livre ici les points saillants touchant plus spécifiquement nos activités.

Dans les domaines de l'information et de la publicité, un décret d'application définira les activités concernées par l'obligation d'**affichage environnemental des biens et services** ; nous saurons alors si nos produits et services sont dans cette liste. De même en ce qui concerne l'**interdiction de la publicité relative aux énergies fossiles**, un décret définira la liste des énergies fossiles concernées, les règles applicables aux énergies renouvelables incorporées et plus généralement le périmètre exact de l'interdiction. Par ailleurs il est créé une interdiction d'affirmer dans une publicité qu'un **produit ou un service est neutre en carbone**, à moins de rendre disponible au public les éléments démontrant cette neutralité.

Dans le domaine des mobilités, pour compléter la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui prévoit la **fin de vente des Véhicules Particuliers et Véhicules Utilitaires Légers neufs utilisant des énergies fossiles** d'ici 2040, les véhicules émettant plus que 123g de CO₂ par kilomètre (soit 95g en norme NEDC) devront représenter à fin 2030 au plus 5% de l'ensemble des ventes annuelles de VP et VUL neufs. Est également programmée la fin de la vente des poids lourds neufs utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici 2040. Les **Zone à Faible Emission** seront généralisées pour toute agglomération de plus de 150 000 habitants avec des restrictions de circulation pour les véhicules dépassant un âge déterminé. L'UFIP sera attentive à ce que les Carburants Liquides Bas Carbone constituent une des solutions identifiées de décarbonation de la mobilité routière, aux côtés des mobilités électrique, gaz et hydrogène.

Sur le plan fiscal, le **remboursement de TICPE aux transporteurs routiers** devrait disparaître d'ici au 1^{er} janvier 2030, en tenant compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds, avec un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur notamment par le recours aux biocarburants. Il est prévu par ailleurs une ordonnance

d'ici deux ans pour permettre aux régions volontaires d'instituer, à compter de 2024, des **contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises**.

Dans le domaine des **CEE**, il est prévu que les acteurs qui acquièrent des CEE mettent en place des dispositifs permettant de détecter une obtention frauduleuse par la personne cédant les certificats ; à défaut ces CEE pourront être annulés. Six mois avant une nouvelle période, le Gouvernement remet au Parlement un rapport évaluant la mise en œuvre du dispositif CEE sur la période en cours, portant notamment sur les économies d'énergie réalisées au regard de son coût pour les obligés, les impacts sur le prix de l'énergie pour les consommateurs et les fraudes constatées. Le premier rapport évaluera l'opportunité de pondérer les certificats d'économies d'énergie en fonction de critères liés à l'économie circulaire et au cycle de vie des produits et des équipements.

Le renforcement de la **judiciarisation sur les atteintes à l'environnement**, même si nous en partageons la raison d'être, représente un risque judiciaire et financier accru pour nos entreprises et pour leurs dirigeants, même si les mesures de la loi portent essentiellement sur les dommages intentionnels à l'environnement. Enfin les nouvelles mesures d'**évaluation climatique et environnementale** des dispositions de la Loi Climat et Résilience, de l'action des collectivités territoriales sont de nature à vérifier la pertinence et l'efficacité des mesures décidées, même si nous aurons besoin de clarification sur la nature des feuilles de route territoriales des actions de baisse des émissions de GES pour notre secteur (qui n'appartient pas à une filière structurée au sens du Conseil National de l'Industrie).

Au niveau européen, à la suite du « Green Deal » annoncé fin 2019, la Commission Européenne (ci-après la Commission) a publié le 14 juillet un paquet de textes baptisé « **Fit for 55** » qui comprend la révision des principales directives relatives à l'énergie et au climat



ainsi que de nouveaux textes visant à atteindre l'objectif de réduction de 55% des émissions de GES de l'Union Européenne à l'horizon 2030 (par rapport à 1990).

Ces propositions vont être soumises dans les prochains mois à un processus législatif avec le Parlement européen et le Conseil de l'Europe qui s'étalera au moins jusqu'en 2023. Il sera complété d'ici fin 2021 par d'autres textes dans les domaines de l'environnement, de la finance durable, de l'économie circulaire et de l'énergie avec notamment un paquet gaz, gaz décarbonés et hydrogène.

L'UFIP et les entreprises du secteur soutiennent l'ambition climatique de l'Union Européenne et sont déterminées à prendre une part active dans le développement et la mise en œuvre de solutions bas carbone compétitives pour répondre à l'objectif de baisse des émissions de GES. En première analyse, l'UFIP a relevé les points suivants du paquet qui concerneront plus ou moins directement le secteur pétrolier et ses produits.

Dans le domaine du prix du CO₂ et de la taxation de l'énergie, les nouvelles mesures de la **Directive sur les quotas d'émissions de GES** (ETS) pour accélérer la baisse des émissions de l'industrie, avec un prix du CO₂ en hausse et moins de quotas d'émissions gratuits, pourraient augmenter le risque de fuites de carbone pour certaines industries intensives en énergie dont le raffinage. Face à ce risque, la Commission propose d'introduire un **Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières** dans un premier temps pour l'électricité, l'acier, le ciment, l'aluminium, pour être étendu ensuite à d'autres secteurs. Par ailleurs, la Commission propose la création d'un dispositif ETS dédié aux secteurs du transport et du bâtiment. Il concernerait les émissions liées à la combustion des carburants pour les transports routier, aérien et maritime et des combustibles liquides, gazeux et solides pour le chauffage des bâtiments. Les fournisseurs de carburants ou de combustibles devront alors acheter des quotas CO₂, sur la base des émissions de CO₂ liées à la combustion des volumes qu'ils auront vendus, hors carburants ou combustibles renouvelables. Pour la révision de la **Directive taxation de l'énergie** (ETD), les taux de taxation, actuellement calculés sur les volumes vendus, seraient désormais calculés à partir du contenu énergétique des produits et de leur performance environnementale (c'est-à-dire en tenant compte de leur contenu carbone).

La révision de la **Directive sur les énergies renouvelables** (RED) prévoirait de monter à 40% la part d'énergies renouvelables dans la consommation européenne d'énergie finale en 2030. Pour les secteurs des transports routier, aérien, maritime et ferroviaire, la Directive

substituerait à un objectif d'incorporation d'énergies renouvelables un objectif de réduction de l'intensité CO₂ des carburants (dont l'électricité) utilisés dans ces secteurs de 13% en 2030. Les critères de durabilité pour l'utilisation de la biomasse seraient renforcés.

L'aviation devrait incorporer dans le carburéacteur avitaillé dans les aéroports de l'Union Européenne des SAF (Sustainable Aviation Fuels produits à partir de biomasse ou de déchets) à hauteur de 2% en 2025 et jusqu'à 63% en 2050. Le transport maritime devrait viser une baisse de l'intensité CO₂ de l'énergie utilisée par les navires faisant escale dans les ports européens de 2% en 2025 jusqu'à 75% en 2050.

Pour ce qui est de la vente de véhicules légers et les infrastructures de distribution de carburants, la révision du **Règlement sur les normes CO₂ des véhicules légers** imposerait que toutes les voitures neuves soient en 2035 à émissions nulles, comptées « du réservoir à la roue » et non pas sur l'intégralité du cycle de vie. Ce dernier point nous pose problème, car il ne tiendrait pas compte de la part de composants bas carbone des carburants mis à la consommation. Par ailleurs, la France et les constructeurs automobiles appellent à maintenir jusqu'en 2040 la possibilité de vente de véhicules hybrides rechargeables. La **Directive sur les infrastructures de distribution de carburants alternatifs** deviendrait un règlement qui imposerait que le nombre de bornes de recharge électrique soit mis en cohérence avec le nombre de véhicules électriques mis en circulation. Par exemple, un maillage avec un point de recharge rapide tous les 60 km est prévu sur les autoroutes et grands axes routiers. En parallèle, un maillage tous les 150 km est demandé pour l'hydrogène gazeux et 450 km pour l'hydrogène liquide.

Dans le domaine de l'efficacité énergétique, la proposition de révision de la **Directive sur l'efficacité énergétique** (EED) prévoit de réduire de 39% la consommation d'énergie primaire en 2030 et de 36% la consommation d'énergie finale. Nous estimons que la fixation d'objectifs exprimés en énergie primaire pourrait être contradictoire avec le développement de certaines nouvelles technologies bas carbone comme le CCUS ou les carburants de synthèse.

Compte tenu de l'ampleur de la tâche, il serait dommage de ne pas laisser la place à toutes les technologies qui permettent d'atteindre les objectifs fixés par l'Europe et par la France. Il est également indispensable de préserver la compétitivité de nos activités, de manière que nous puissions les adapter et jouer un rôle (pro)actif dans l'indispensable décarbonation de nos activités et de nos produits.