



# MARCHANDAGES DOUTEUX :

Comment les négociations  
commerciales menacent  
d'affaiblir les politiques  
climatiques de l'Union  
européenne et de faire  
entrer les sables  
bitumineux en Europe.

JUILLET 2014

# RÉSUMÉ

La Directive européenne sur la qualité des carburants, plus connue comme la FQD (ses sigles en anglais pour Fuel Quality Directive), est une réglementation clé de l'Union européenne (UE) visant à réduire l'impact climatique des carburants liés aux transports. Depuis sa révision, en 2009, elle a été la cible des intérêts de puissants groupes de pression qui refusent que l'UE limite l'usage de combustibles fossiles dont l'émission de gaz à effet de serre est particulièrement forte. En raison du poids de ces lobbies, cette directive n'a toujours pas été mise en œuvre<sup>1</sup>.

Alors que la FQD cherche à réduire l'impact climatique des combustibles fossiles en visant toutes les sources de pétrole à haute intensité carbone (comme par exemple les schistes bitumineux, le charbon liquéfié ou encore les sables bitumineux), l'industrie pétrolière a initié une forte campagne de lobby afin de présenter la FQD comme injuste et discriminatoire contre une source de pétrole bien spécifique : les sables bitumineux.

Depuis 2009, le gouvernement canadien est devenu l'avocat d'un des pétroles les plus sales, en exerçant une véritable pression dans le cadre des négociations commerciales de l'UE et en menaçant de porter plainte auprès de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Plus récemment, la pression sur l'UE dans le but d'affaiblir la FQD s'est largement intensifiée puisque ce sont des groupes de l'industrie pétrolière qui mènent désormais les activités de lobby. Et les **entreprises pétrolières tout comme les raffineries ont trouvé une nouvelle porte d'entrée pour attaquer la FQD : les actuelles négociations sur le Partenariat transatlantique de commerce et d'investissement (Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP), plus connu sous son autre sigle anglais, TAFTA (Trans-Atlantic Free Trade Agreement, c'est-à-dire Accord de libre-échange transatlantique), appellation qui sera utilisée pour le présent rapport.**

L'UE et les États-Unis représentent actuellement les plus grandes zones de commerce du monde, et si le TAFTA aboutit, il deviendrait alors l'accord de libre-échange le plus important au niveau mondial. Les négociateurs américains et européens ne cessent d'affirmer leur volonté de faire du TAFTA un accord de référence voire un exemple à suivre pour de futurs accords commerciaux. Il est par conséquent crucial que l'accord ne porte pas atteinte ni aux objectifs sociaux et environnementaux, ni à la capacité des gouvernements à faire face au changement climatique.

Dans ce contexte, la FQD apparaît comme un exemple emblématique de la façon dont les grands groupes industriels et leur lobbies se servent du TAFTA pour affaiblir et retarder la mise en œuvre de cette régulation environnementale. Alors que les États-Unis soutiennent officiellement n'être en faveur que de processus de décision transparents, des courriers et des e-mails, obtenus suite à une demande d'accès à l'information, révèlent que le pays a agi main dans la main avec les intérêts des lobbies des combustibles fossiles. Il s'avère également que le pays a fait

*« S'enfouir la tête dans le sable peut donner une impression de sécurité, mais cela ne protège pas de la tempête à venir ».*

Barack Obama

discrètement pression contre des réglementations efficaces visant à réduire l’empreinte climatique des carburants liés aux transports en Europe. Pour résumer, **les membres du gouvernement américain se sont opposés à l’inclusion des sables bitumineux dans la FQD, comme le révèle ce rapport.**

Ainsi, ces tentatives pour affaiblir cette réglementation climatique historique semblent avoir porté leurs fruits. En effet, si les récentes informations des médias sont justes<sup>2</sup>, il semble que la Commission européenne ait décidé de revoir largement à la baisse les objectifs de la FQD, et d’aligner ses normes réglementaires sur les demandes de l’industrie du pétrole, des négociateurs commerciaux nord-américains et du gouvernement canadien. Comparé à la proposition de modalités de mise en œuvre de 2011, la nouvelle proposition serait considérablement moins efficace pour rendre plus propres les carburants pour les transports en Europe et pour prévenir l’entrée des combustibles les plus polluants, y compris des sables bitumineux.

Certaines inquiétudes concernant les impacts négatifs du TAFTA sur les normes environnementales ont déjà été soulevées, notamment en ce qui concerne les attaques des lobbies d’entreprises sur les droits existants (comme le principe de précaution européen en termes de législation environnementale). Ces impacts sont amplifiés par des propositions en cours de discussion qui donneraient aux entreprises des droits démesurés dans la mise en place des réglementations environnementales. Par exemple, à travers l’inclusion d’un mécanisme de règlement des différends entre États et investisseurs<sup>3</sup>, la mise en place d’un conseil de coopération en matière de régulation<sup>4</sup>, et des dispositions limitant la capacité des gouvernements à déterminer les termes de la politique énergétique<sup>5</sup>.

Cependant, le présent rapport met l’accent sur une autre dimension : les risques que les accords commerciaux représentent pour la construction d’une politique environnementale ne font pas seulement leur apparition une fois un accord conclu. En effet, des réglementations environnementales comme la FQD peuvent être et sont utilisées comme monnaie d’échange au sein des processus de négociation commerciale, **mettant ainsi en péril la politique environnementale actuellement menée.**

**« Le changement climatique est un problème moral mêlé à un contexte inter-générationnel. Nous n’avons tout simplement pas le droit d’imposer les conséquences et les coûts du changement climatique aux générations futures. Tant d’égoïsme serait doublement immoral parce que nous savons que plus nous tarderons à résoudre le problème, plus il sera coûteux ».**

José Manuel Barroso, Président de la Commission européenne<sup>6</sup>

Un partenariat transatlantique véritablement ambitieux chercherait à promouvoir la transition vers des sources d’énergies renouvelables propres et à sortir de notre dépendance aux combustibles fossiles, à la fois dangereux et à haute intensité carbone. Cependant, il semble que le TAFTA, plutôt que de viser ce type de partenariat, soit utilisé par les entreprises polluantes comme un autre moyen de lobby, afin de conserver des politiques de « *business as usual* » favorisant leurs propres profits. Si ces entreprises y parviennent, le **TAFTA pourrait mettre définitivement fin aux initiatives soucieuses de la protection du climat et accélérer ainsi la crise climatique.**

# PARTIE 1 : AVANT LE TAFTA

## bref historique des menaces commerciales pour la Directive européenne sur la qualité des carburants

### 1.1 La Directive européenne sur la qualité des carburants (FQD)...

Afin de respecter ses engagements sur le climat et la réduction de émissions dues aux combustibles utilisés pour les transports en Europe, l'UE a adopté une version révisée de la FQD en 2009<sup>7</sup>. La Directive révisée fait partie de l'engagement européen à maintenir sous la barre des 2° Celsius la montée des températures au niveau mondial. Son article 7a définit l'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre issus des transports de 6 % entre 2010 et 2020. Pour concrétiser la mise en œuvre de la FQD, la Commission européenne est obligée de fournir des orientations aux États membres concernant la méthodologie à utiliser afin de calculer l'intensité carbone des combustibles fossiles.

Une première proposition a donc été publiée en 2011. Néanmoins, en raison d'une forte pression du Canada et de l'industrie pétrolière, elle n'a pas reçu le soutien nécessaire des États membres pour sa mise en œuvre. Aujourd'hui, plus de cinq ans après l'adoption de la FQD, aucune nouvelle proposition n'a été avancée par la Commission. Ce report perpétuel bloque l'application de la Directive révisée et menace également ses objectifs eux-mêmes.

L'élément central de la proposition de mise en œuvre de 2011 était en effet de différencier l'intensité carbone des carburants issus des combustibles fossiles selon la matière première à partir de laquelle ils sont produits : des sources de carburants conventionnelles ou différentes sources non-conventionnelles. Des valeurs d'intensité carbone moyennes supérieures ont été attribuées à toutes les sources non-conventionnelles citées (comme le charbon liquéfié, les sables bitumineux ou les schistes bitumineux), reflétant l'énergie supplémentaire nécessaire à leur extraction et à leur transformation<sup>9</sup>. Un examen critique entrepris par la Commission européenne a établi que les émissions issues de l'extraction et de la transformation des sables bitumineux sont 23% plus élevées que celles des combustibles majoritairement utilisés au sein de l'UE<sup>10</sup>. Par conséquent, importer de larges quantités de combustibles fossiles non-conventionnels comme les sables bitumineux serait incompatible avec les objectifs de la FQD.

**« Les combustibles non-conventionnels doivent bien entendu justifier leurs émissions considérablement plus importantes, à travers des valeurs différenciées »<sup>8</sup>**

Commissaire européenne pour le Climat, Connie Hedegaard.

## 1.2 ... et ses opposants

Depuis l'adoption de la version révisée de la FQD en 2009, les compagnies pétrolières internationales comme Shell, Total, BP, ExxonMobil ou encore Chevron, les raffineries de pétrole, le gouvernement canadien ainsi que celui de la province de l'Alberta, ont dépensé des sommes astronomiques et utilisé des stratégies de lobby agressives dans le but de retarder et d'affaiblir la mise en œuvre de la proposition<sup>11</sup>. L'opposition canadienne et de l'Alberta à toute proposition considérant les sables bitumineux comme source de combustible à haute intensité carbone a été particulièrement forte. Et ce depuis que les ressources pétrolières du pays, deuxièmes au niveau mondial selon les estimations, se concentrent essentiellement dans les gisements de sables bitumineux de l'Alberta<sup>12</sup>.

L'industrie pétrolière et le gouvernement canadien sont à la recherche de nouveaux marchés d'exportation depuis que la demande des États-Unis - actuellement son seul marché d'exportation de pétrole - a commencé à chuter en raison d'une baisse de la consommation et d'une poussée de la production de pétrole sur le territoire étasunien<sup>13</sup>. Tous deux craignent que la FQD crée un précédent en reconnaissant et en caractérisant les sables bitumineux comme hautement polluants, et aussi qu'elle inspire la mise en place de législations similaires ailleurs. Des marchés potentiels seraient alors fermés à l'entrée des sables bitumineux, mettant ainsi en péril les projections du pays concernant le développement rapide de leur production<sup>14</sup>.

Les *supermajors* pétrolières sont préoccupées par le fait de perdre leur potentiel d'exportation de pétrole issu des sables bitumineux vers l'important marché que représente l'UE. Elles ont perdu le contrôle des réserves de pétrole dans de nombreux pays, et contrôlent aujourd'hui seulement environ 6 % des réserves mondiales, alors qu'elles en contrôlaient 85 % dans les années 1960<sup>15</sup>. Les sables bitumineux canadiens sont l'une des rares ressources de pétrole présentes en grande quantité et dont ces entreprises profitent sans limite. En conséquence, la part des sables bitumineux dans le total de leurs réserves augmente rapidement<sup>16</sup>. Par ailleurs, 160 milliards de dollars canadiens (soit 112 milliards d'euros) ont été investis dans les sables bitumineux canadiens entre 2001 et 2012. Aussi, les investissements à venir sont estimés à 207 milliards de dollars canadiens (soit 145 milliards d'euros) pour la période 2013-2022<sup>17</sup>.

Les sept plus grandes entreprises privées de pétrole à l'échelle mondiale (Shell, ExxonMobil, BP, Sinopec, Chevron, ConocoPhillips et Total) ont donc toutes des enjeux considérables liés aux sables bitumineux canadiens. Une étude récente<sup>18</sup> démontre que parmi elles, Shell, ExxonMobil et Total prévoient d'immenses investissements dans les sables bitumineux pour les dix prochaines années. Ces mêmes entreprises et de grandes raffineries ont investi 25 milliards de dollars américains afin de rénover leurs raffineries situées sur la côte du golfe du Mexique<sup>19</sup> et pouvoir ainsi traiter le pétrole issu des sables bitumineux, dont une partie serait destinée à l'exportation vers l'UE<sup>20</sup>. De plus, au Canada, le projet d'oléoduc Energy East, actuellement en cours de discussion, a pour objectif clair de rendre possible l'exportation de sables bitumineux vers le marché européen<sup>21</sup>. Une partie de ces énormes investissements étant menacés si l'UE se transforme en un marché d'exportation plus fermé, il n'est pas surprenant que les Compagnies pétrolières internationales, les raffineries, ainsi que leurs associations commerciales se soient emparées des négociations concernant le TAFTA. En effet, il s'agit là pour elles d'une opportunité de protéger leurs investissements risqués dans les sables bitumineux, et ce aux dépens de la législation climatique européenne.

## Les lobbies d'entreprises et la promotion des combustibles fossiles

Les raffineries et producteurs de pétrole, ayant des intérêts commerciaux importants dans les sables bitumineux canadiens, ont fait usage de tout leur pouvoir d'influence sur de puissants groupes de lobby comme BusinessEurope, la Chambre de commerce des États-Unis, le Conseil des États-Unis sur le commerce international, ainsi que le Conseil économique transatlantique, le tout dans le but de saper la mise en œuvre de la FQD. Ces lobbies - grands promoteurs de l'accord commercial transatlantique - ont fait écho des demandes du « *Big Oil* » afin d'affaiblir la FQD via les négociations commerciales entre l'UE et les États-Unis.

Il ne fait aucun doute que le TAFTA est tombé à pic dans un contexte où ces mêmes groupes d'affaires sont déjà en train de faire pression sur la Commission européenne concernant la FQD. En effet, ces derniers soutiennent que la directive porterait atteinte à la compétitivité de l'industrie pétrolière, augmenterait les coûts administratifs, et remettent en question l'objectif même de l'initiative. Par exemple, BusinessEurope, le principal groupe de lobby européen, a soutenu que : « *la proposition de la Commission d'interdire de manière définitive les combustibles issus des sables bitumineux canadiens, considérés comme une matière première à part selon la FQD, engendrera des coûts supplémentaires pour l'industrie pétrolière et presque aucun bénéfice environnemental en contre-partie [...] La dispute commerciale à venir avec un fournisseur d'énergie et de matières premières aussi important que le Canada aura des impacts très négatifs sur un accord économique qui pourrait être quant à lui positif. Sous couvert de soutenabilité, la Commission est en train de proposer des coûts plus élevés pour l'industrie et des relations plus difficiles avec nos fournisseurs de matières premières.* »<sup>22</sup>

En 2012, BusinessEurope a lancé une nouvelle attaque en plaçant la FQD en haut de sa liste de priorités concernant les propositions de lois pour lesquelles le groupe recommande à la Commission européenne de réaliser des « *analyses de compétitivité* » - c'est-à-dire des études supplémentaires concernant la façon dont ces propositions affecteraient l'industrie pétrolière - avant d'aller plus loin<sup>23</sup>.

## 1.3 La législation environnementale, un « *obstacle au libre-échange* »

Dans le cadre des actuelles négociations sur les accords de libre-échange entre l'UE et la Canada (CETA), ainsi qu'entre l'UE et les États-Unis (TAFTA), les représentants officiels de tous bords se sont efforcés de défendre le fait que les négociations commerciales ne représentent en aucun cas une menace aux cadres normatifs qui protègent l'environnement. Néanmoins, l'utilisation des accords commerciaux pour affaiblir la législation environnementale n'a rien de nouveau ; la controverse liée à la FQD ne fait que rallonger une liste déjà longue. Les menaces de recours l'OMC ont déjà été utilisées dans le passé pour retarder ou dissuader de mettre en œuvre des actions pourtant si nécessaires pour freiner le changement climatique. Cela a été le cas par exemple en ce qui concerne les programmes d'efficacité énergétique des véhicules ou encore les subventions vertes.

Des documents du gouvernement américain, tels que le rapport 2014 des Représentants de commerce américains, révèlent que les politiques environnementales de nombreux pays à travers le monde sont considérées comme de potentielles barrières commerciales pour l'industrie américaine. Les normes pointées du doigt vont de la régulation européenne sur les gaz à effet de serre fluorés, à la proposition pour une régulation des perturbateurs endocriniens, en passant par la Directive sur les énergies renouvelables, en raison de son critère de soutenabilité pour les agrocarburants<sup>33</sup>, et enfin, la FQD<sup>34</sup>.

**« Les impacts du changement climatique et de l'extraction de ressources extrêmes exacerbent les conflits et les destructions de l'environnement dans le monde entier. L'extraction d'hydrocarbures non conventionnels, tels que les sables bitumineux et les schistes bitumineux - ont un impact particulièrement dévastateur sur le climat ».**

Lettre de 21 Prix Nobel aux Commissaires européens et aux ministres de l'environnement de l'Union européenne<sup>35</sup>

## Menaces de recours à l'Organisation mondiale du commerce (OMC)

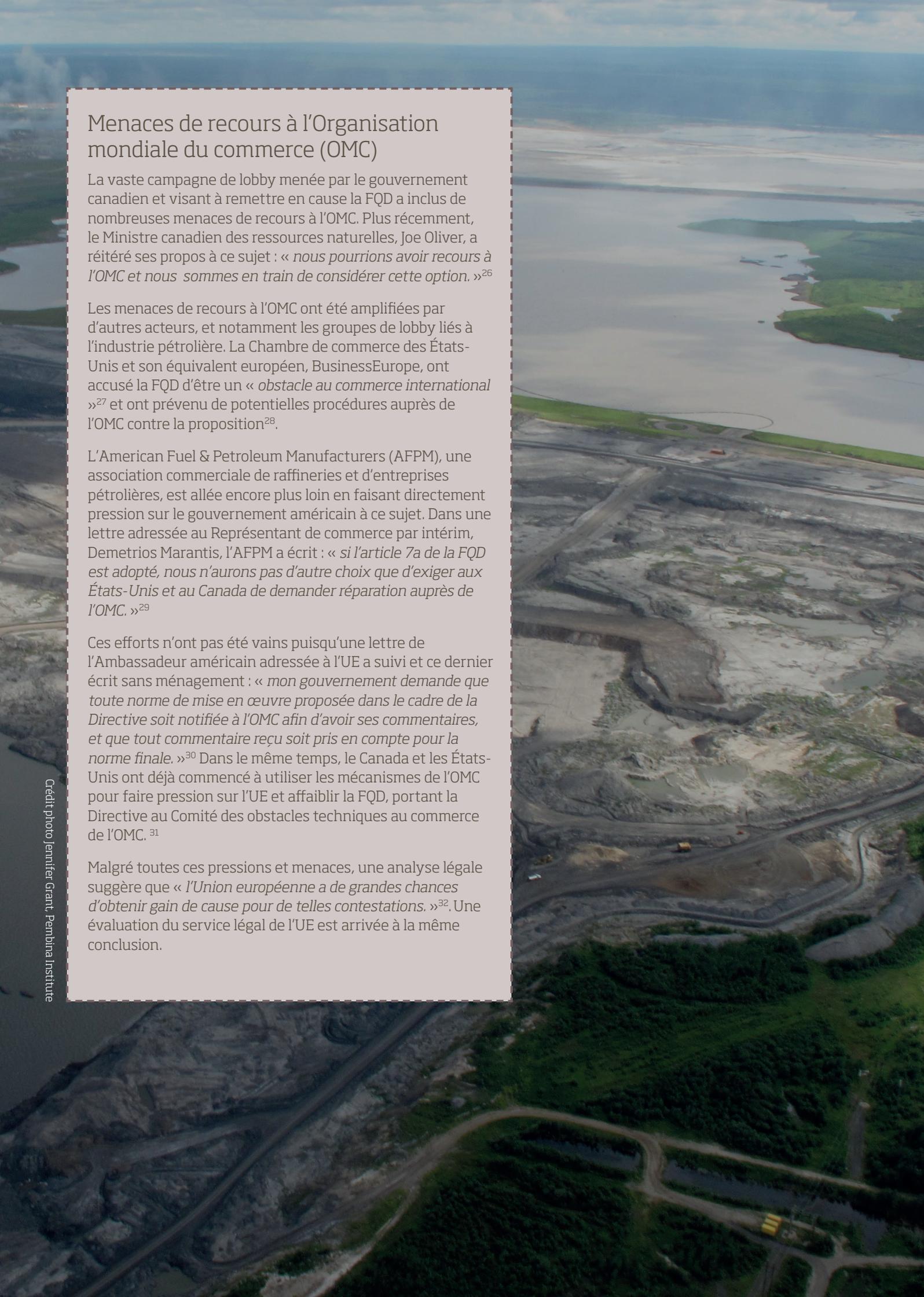
La vaste campagne de lobby menée par le gouvernement canadien et visant à remettre en cause la FQD a inclus de nombreuses menaces de recours à l'OMC. Plus récemment, le Ministre canadien des ressources naturelles, Joe Oliver, a réitéré ses propos à ce sujet : « *nous pourrions avoir recours à l'OMC et nous sommes en train de considérer cette option.* »<sup>26</sup>

Les menaces de recours à l'OMC ont été amplifiées par d'autres acteurs, et notamment les groupes de lobby liés à l'industrie pétrolière. La Chambre de commerce des États-Unis et son équivalent européen, BusinessEurope, ont accusé la FQD d'être un « *obstacle au commerce international* »<sup>27</sup> et ont prévenu de potentielles procédures auprès de l'OMC contre la proposition<sup>28</sup>.

L'American Fuel & Petroleum Manufacturers (AFPM), une association commerciale de raffineries et d'entreprises pétrolières, est allée encore plus loin en faisant directement pression sur le gouvernement américain à ce sujet. Dans une lettre adressée au Représentant de commerce par intérim, Demetrios Marantis, l'AFPM a écrit : « *si l'article 7a de la FQD est adopté, nous n'aurons pas d'autre choix que d'exiger aux États-Unis et au Canada de demander réparation auprès de l'OMC.* »<sup>29</sup>

Ces efforts n'ont pas été vains puisqu'une lettre de l'Ambassadeur américain adressée à l'UE a suivi et ce dernier écrit sans ménagement : « *mon gouvernement demande que toute norme de mise en œuvre proposée dans le cadre de la Directive soit notifiée à l'OMC afin d'avoir ses commentaires, et que tout commentaire reçu soit pris en compte pour la norme finale.* »<sup>30</sup> Dans le même temps, le Canada et les États-Unis ont déjà commencé à utiliser les mécanismes de l'OMC pour faire pression sur l'UE et affaiblir la FQD, portant la Directive au Comité des obstacles techniques au commerce de l'OMC.<sup>31</sup>

Malgré toutes ces pressions et menaces, une analyse légale suggère que « *l'Union européenne a de grandes chances d'obtenir gain de cause pour de telles contestations.* »<sup>32</sup>. Une évaluation du service légal de l'UE est arrivée à la même conclusion.



## 1.4 L'accord de libre-échange entre l'Union européenne et le Canada (CETA)

Alors que le gouvernement canadien exerçait de fortes pressions auprès des institutions européennes, tout en menaçant de porter plainte auprès de l'OMC, les deux parties étaient également en pleine négociation d'un nouvel accord de libre-échange : l'Accord économique et commercial global, AECG, plus connu sous son sigle anglais CETA. Le Canada et l'UE ont nié de manière catégorique tout lien entre la FQD et les négociations commerciales<sup>35</sup>, mais différentes preuves démontrent le contraire.

Des articles de presse indiquent que le Canada a soulevé la question de la FQD au sein des négociations autour du CETA<sup>37</sup>. Ces médias citent une source anonyme selon laquelle le Canada aurait menacé d'« *annuler l'accord de libre-échange* » si la mise en œuvre de la FQD incluait une valeur différenciée supérieure concernant les émissions de gaz à effet de serre pour les sables bitumineux<sup>38</sup>.

Plus récemment, le Polish Institute for International Affairs, un think tank sur les politiques étrangères, a annoncé que la FQD avait bien été sujet de discussion lors des négociations du CETA<sup>39</sup> et qu'il y avait eu des demandes canadiennes pour la suspension des négociations tant que la question de l'intensité carbone des sables bitumineux, considérée comme largement supérieure, n'était pas résolue, et ce en faveur de la position du pays<sup>40</sup>. De plus, en février 2014, la FQD a été considérée comme l'élément majeur bloquant l'aboutissement des négociations commerciales<sup>41</sup>. Par conséquent, la mise en place du CETA présente des risques climatiques considérables puisque ce nouvel accord de libre-échange réduirait la capacité des gouvernements à limiter l'exploitation de dangereuses sources d'émissions de gaz à effet de serre comme les sables bitumineux ou d'autres<sup>42</sup>. Néanmoins, en octobre 2013, malgré les annonces officielles de fin de négociations du CETA par le président de la Commission européenne, Manuel Barroso, ainsi que par Stephen Harper, le premier ministre canadien, il s'avère que celles-ci sont toujours en cours et qu'à ce jour, l'accord n'a pas été totalement finalisé.

# PARTIE 2 : LE TAFTA

## Un nouvel assaut contre la Directive européenne sur la qualité des carburants

### 2.1 TAFTA : un nouvel outil de lobby

En attendant, la FQD a occupé une place importante dans les discussions sur le TAFTA. Les raffineries américaines et l'industrie pétrolière ont exercé de très fortes pressions sur les représentants de commerce américains dans le but d'inclure la FQD au sein des négociations concernant le TAFTA, et ce afin d'affaiblir la FQD et reporter à nouveau sa mise en œuvre. L'American Fuel & Petroleum Manufacturers (AFPM), un groupe de lobby qui représente les intérêts des entreprises pétrolières et des raffineries, a été le plus actif pour ainsi mettre en danger la Directive.

En février 2012, ce groupe de pression a envoyé une lettre adressée à l'ancien représentant de commerce américain Ron Kirk, lui demandant explicitement d'inclure la FQD dans les discussions sur le traité de libre-échange transatlantique au sein même du groupe de travail de haut niveau sur la croissance et l'emploi (un groupe de conseil qui détermine le cadre des négociations du TAFTA). L'American Fuel & Petroleum Manufacturers émet la recommandation suivante : « *L'AFPM recommande au groupe de travail de se centrer sur la FQD afin d'empêcher qu'elle n'attribue de valeurs d'émission de gaz à effet de serre par défaut qui discriminent les réserves de sables bitumineux et de schistes bitumineux* »<sup>43</sup>.

Une fois les négociations ouvertes, l'AFPM a continué à faire pression sur l'administration Obama. Dans une lettre envoyée en mai 2013, le groupe recommande que « *les représentants de commerces américains incluent l'article 7a de la FQD dans les négociations avec l'UE concernant le TAFTA* », et le groupe a par ailleurs qualifié la FQD de « *sujet critique pour les discussions commerciales entre les États-Unis et l'Union européenne* »<sup>44</sup>. Dans le même temps, d'autres groupes de lobby, qui s'étaient déjà prononcés sur la FQD auparavant, ont eux aussi commencé à adresser des demandes à l'administration américaine. Dans une lettre aux représentants de commerce du pays, le Transatlantic Business Council, un groupe de lobby au service des grandes entreprises européennes et américaines, a recommandé lui aussi d'inclure la FQD dans les négociations du TAFTA et a déclaré « *être opposé à ce que les sables bitumineux soient considérés comme des matières premières distinctes dans le cadre de la FQD* »<sup>45</sup>.

Ainsi, le retard dans la mise en œuvre de la FQD peut être largement attribué aux activités de lobby de l'industrie pétrolière. Alors que d'un côté, ces groupes de pression déclarent publiquement soutenir les objectifs de réduction de gaz à effet de serre de l'UE, de l'autre, ils font en sorte de saboter la Directive. La Chambre de commerce américaine liste, par exemple, comme un de ses « *objectifs pour l'année 2013* » de « *faire pression afin de parvenir à un report voire même à une révision de la proposition de la Commission européenne sur les carburants liés aux transports* »<sup>46</sup>.

## 2.2 Manque de consultation : simple écran de fumée ?

Les efforts des groupes industriels pour parvenir à intégrer la FQD au sein des négociations concernant le TAFTA ont porté leurs fruits. Malgré le déni de la Commission européenne<sup>47</sup>, le représentant de commerce américain Michael Froman a confirmé qu'il avait personnellement « *abordé ces questions [à propos de la mise en œuvre de la FQD] avec des hauts fonctionnaires de la Commission à plusieurs reprises, y compris le cadre du TAFTA* »<sup>48</sup>. Les membres du gouvernement américain ont pris soin d'éviter de soutenir trop ouvertement les positions de l'industrie pétrolière. Publiquement, ils se sont contentés de critiquer le manque de consultation et de transparence du processus, mais n'ont jamais réalisé de demandes concrètes à l'UE. Le principal négociateur du TAFTA, Dan Mullaney, a annoncé lors d'une conférence de presse que les États-Unis « *partagent l'objectif de la Directive sur la qualité des carburants visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre* » et que le pays « *est intéressé par plus d'ouverture et de transparence en termes de participation publique* »<sup>49</sup>. Lors d'une déclaration publique à Bruxelles, le représentant de commerce américain Froman a lui aussi insisté à nouveau sur les préoccupations du pays concernant le manque de transparence et de consultation publique au sein des processus de décision<sup>50</sup>.

Pourtant, le présumé manque de consultation ne semble pas être source d'inquiétude pour les groupes de lobby opposés à la FQD. En effet, lors d'une audience publique, lorsque le principal négociateur, Daniel Mullaney, a demandé à l'AFPM (le groupe de défense des intérêts des entreprises pétrolières et des raffineries mentionné précédemment), s'il existait des opportunités pour que leurs points de vue soient inclus dans le processus réglementaire, leur réponse a été la suivante : « *Que je me souviene, les personnes qui travaillaient sur le sujet n'ont pas exprimé de blocage quant à la possibilité d'apporter nos contributions* »<sup>51</sup>. Aussi, dans une lettre envoyée à la Commission européenne en mai 2013, l'AFPM, la Chambre de commerce américaine ainsi que d'autres groupes de défense des intérêts des grandes entreprises, ont même dit être satisfaits des efforts de la Commission : « *Nous apprécions vos efforts visant à inclure les parties prenantes potentiellement affectées par cette proposition.* »<sup>52</sup>

**« Laissez-moi être clair sur ce point si important : nous ne sommes pas en train de revoir les normes à la baisse dans le cadre du TAFTA. Nos normes portant sur la protection des consommateurs, de l'environnement, des données ainsi que sur l'alimentation ne sont pas négociables » .**

Karel de Gucht, Commissaire européen pour le commerce<sup>25</sup>.

## 2.3 De nouvelles informations révèlent que le gouvernement américain fait pression pour des changements de fond

Pourquoi le gouvernement des États-Unis demande-t-il davantage de transparence et de participation alors que les groupes de lobby ne semblent en aucun cas préoccupés ? Un premier indice vient d'une réponse écrite de Michael Froman au Congrès américain à propos de sa position concernant la FQD : « *Je partage votre inquiétude en ce qui concerne les nouvelles propositions d'amendements de l'Union européenne à la Directive sur la qualité des carburants. [...] Nous continuons à faire pression sur la Commission afin qu'elle prenne en compte les points de vue de toutes les parties prenantes, y compris ceux des raffineries américaines, avant de terminer le processus d'amendements* »<sup>53</sup>.

Comme cela a été démontré précédemment, les raffineries américaines (représentées par l'AFPM) sont tout particulièrement soucieuses de l'attribution d'une valeur d'intensité carbone supérieure pour les sables bitumineux. Prendre en compte leurs positions signifierait effacer toute valeur différenciée pour le pétrole non-conventionnel, et par conséquent, attribuer la même valeur à toutes les sources de combustibles fossiles. Chercher à faire en sorte que ces positions fassent partie de la politique climatique européenne affaiblit clairement l'objectif affiché du gouvernement des États-Unis de réduction des émissions globales de gaz à effet de serre.

En réaction à ces commentaires, les Membres du Congrès américain se sont adressés par courrier à Froman afin de l'alerter : « *Les actions entreprises par les représentants de commerce américains pourraient considérablement affaiblir l'objectif louable de l'Union européenne visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre issus du secteur des transports* ». Ils ont par ailleurs

**« Tout d'abord, laissez-moi être clair : il n'y a rien que nous cherchons à faire via le TAFTA dans le but d'affaiblir les déterminations que chacun de nos systèmes a pris en ce qui concerne le niveau de protection adapté pour la santé, la sécurité et l'environnement de nos populations ».**

Michael Froman, Représentant du commerce des États-Unis.<sup>24</sup>

qualifié de « *troublants* » les commentaires de Froman au sujet de la FQD.<sup>54</sup> Froman a quant à lui par la suite cherché à apaiser ces inquiétudes dans une réponse aux Membres du Congrès en soutenant que « *les représentants de commerce américains n'exercent pas de pression sur la Commission européenne afin d'obtenir un traitement particulier du pétrole brut dans le cadre de la FQD.* »<sup>55</sup>

Néanmoins, la déclaration de Froman est en contradiction avec les preuves obtenues par les Amis de la Terre Europe à partir d'une demande d'accès à l'information. Dans un e-mail interne à la Commission européenne et datant du 23 octobre 2013 (c'est-à-dire plusieurs mois après le début des négociations du TAFTA), le chargé politique pour les États-Unis et le Canada au sein de l'unité des relations internationales de la Direction Générale de l'énergie et du climat a écrit : « *La mission diplomatique américaine a formellement déclaré que les autorités du pays sont préoccupées tant par la transparence que par le processus de décision, tout comme par d'autres points de la proposition (la stigmatisation de deux producteurs de pétrole : le Canada et le Venezuela)* »<sup>56</sup>.

Le Canada et le Venezuela sont les deux pays qui possèdent les plus importantes réserves de sables bitumineux au monde, et les arguments de la mission diplomatique américaine suivent la même ligne critique que celle du Canada et de l'industrie pétrolière. La mission soutient que le pétrole issu des sables bitumineux est discriminé, bien que des valeurs d'intensité carbone différenciées aient été attribuées à TOUTES les sources de pétrole non-conventionnel, et que la valeur attribuée aux sables bitumineux soit la même au niveau international, sans tenir compte du pays où sont situées les réserves.

Dans l'e-mail cité ci-dessus, le Chargé politique de la Direction Générale de l'énergie écrit aussi : « *La mission diplomatique américaine a déclaré être en véritable opposition avec l'Option 1. Aucune des autres options n'est bonne mais la mission dit être plutôt favorable à un système qui établit une moyenne entre les différentes sources de pétrole.* »<sup>57</sup>

L'Option 1 représente la proposition la plus forte de la Commission et date de 2011. Elle établit une catégorie qui différencie les carburants selon leur source d'origine, comme par exemple le pétrole conventionnel, les sables bitumineux ou les schistes bitumineux, etc. Par ailleurs, elle attribue une valeur particulière d'émission de gaz à effet de serre à chacun des carburants produits à partir de ces sources. Une valeur faisant la moyenne du taux d'émission de l'ensemble des pétroles bruts voudrait dire que tous les carburants à base de pétrole liés aux transports recevraient une valeur unique moyenne à la place de valeurs différenciées reflétant leur intensité carbone. Il s'agit de l'option que préfèrent les entreprises pétrolières et les raffineries puisque cela signifierait que l'UE ne tenterait pas de limiter l'usage de pétrole à haute intensité carbone, comme le sont les sables bitumineux.

Une analyse menée par le CE Delft, un organisme de recherche et de conseil, suggère qu'une approche par source d'origine, c'est-à-dire par matière première (Option 1) représenterait une économie supplémentaire d'émission de gaz à effet de serre pouvant aller jusqu'à 19 millions de tonnes de CO<sup>2</sup>, comparé à une approche par moyenne, et cela s'expliquerait par la réduction des investissements dans des projets de sables bitumineux<sup>58</sup>. L'administration américaine a par conséquent tenté d'avoir une influence sur le contenu de la FQD allant à l'encontre de ses

déclarations publiques. Elle a de plus fait pression pour une Directive moins ambitieuse afin que les carburants les plus sales au monde ait un accès illimité au marché européen, avec des impacts considérables sur le climat. Les Membres du Congrès américain, dans une lettre adressée au représentant de commerce Froman et envoyée le 9 juillet 2014, ont exprimé les mêmes préoccupations : « *les règles de commerce et d'investissement sont peut-être en train d'être utilisées dans le but d'affaiblir ou menacer d'importantes politiques climatiques pour d'autres nations.* »<sup>59</sup>

Un article de presse, paru durant la première quinzaine du mois de juin dernier, indique que les *supermajors* pétrolières et le gouvernement américain ont probablement obtenu exactement ce qu'ils espéraient<sup>60</sup>. L'article soutient que le système choisi par la Commission est celui de l'approche par moyenne, attribuant une seule et même valeur pour tous les types de pétroles bruts, exactement ce que la mission américaine avait demandé dans son e-mail. Si l'article dit vrai, la nouvelle proposition de mise en œuvre de la FQD sera moins efficace pour ce qui est de décourager l'importation de sources de carburants hautement dangereuses pour le climat, comme les sables bitumineux. Il est donc probable que la FQD soit la première victime environnementale des négociations du TAFTA.

**« Nous sommes inquiets du fait que les négociations commerciales des États-Unis puissent saper les efforts de l'Union européenne pour réduire les émissions carbone ».**

Lettre envoyée par 11 Membres du Congrès américain au Représentant du commerce des États-Unis, Michael Froman<sup>61</sup>

## Une industrie pétrolière alarmiste quant aux supposés impacts négatifs de la FQD

La principale objection de l'industrie pétrolière concernant la FQD est le soi-disant coût administratif que la Directive impliquerait pour les entreprises pétrolières ainsi que les possibles conséquences pour le commerce transatlantique de pétrole. Cependant, sur ces deux points, l'industrie exagère largement l'impact que la mise en œuvre de la FQD pourrait avoir, et ce sans fournir aucune preuve crédible.

Aussi, l'industrie ne semble pas capable de s'accorder sur la part du commerce qui serait véritablement affectée. Dans un e-mail échangé avec la Direction générale du commerce européenne, en septembre 2013, un représentant de la Chambre de commerce américaine soutient que la FQD « *pourrait avoir un impact négatif majeur sur les 15 milliards de dollars de carburant diesel que les États-Unis exportent vers l'Europe chaque année* »<sup>61</sup>. Quelques mois plus tôt, l'association représentant l'industrie pétrolière européenne, EUROPIA, a affirmé que la FQD « *pourra potentiellement compromettre une vente de produits pétroliers d'un montant d'environ 20 milliards d'euros avec les États-Unis.* »<sup>63</sup>. À ce moment là, l'AFPM avait déjà alerté le représentant de commerce américain sur le fait que la FQD pourrait « *potentiellement [éliminer] un flux de commerce d'une valeur de 32 milliards de dollars par an.* »<sup>64</sup> Quant à l'entreprise ExxonMobil, elle a été capable d'élever considérablement ce chiffre en écrivant un e-mail à la Commission européenne où elle soutient que la proposition « *empêchera l'exportation de diesel des États-Unis vers l'Europe, ce qui représente un montant de 60 milliards d'euros [sic].* »<sup>65</sup>

Afin de mettre ces chiffres en perspective, il est nécessaire de mentionner que le montant total du commerce de pétrole entre les États-Unis et l'Union européenne s'élève à 32 milliards de dollars par an, dont un peu moins de la moitié (15 milliards de dollars) est liée aux exportations américaines vers l'UE<sup>66</sup>. Des 335 000 barils par jour de pétrole raffiné que les États-Unis ont exportés vers l'UE en 2012, seulement 4 000 barils par jour étaient issus des sables bitumineux, ce qui représente 0.03% de la consommation de carburant de l'Europe<sup>67</sup>. Ainsi, une FQD européenne qui dissuade de manière efficace l'importation de carburant diesel issu des sables bitumineux en provenance des États-Unis affecterait seulement une part infime du commerce transatlantique de carburants, et une part encore plus infime de l'approvisionnement européen global de carburants pour les transports. Cette mesure ne concernant que les carburants à haute intensité carbone, l'essentiel du commerce de pétrole entre l'Union européenne et les États-Unis ne serait pas touché. En effet, le pétrole brut conventionnel des États-Unis serait considéré de la même manière que le pétrole brut conventionnel russe ou que le pétrole conventionnel européen lui-même.

Les raffineries vont quant à elles plus loin en affirmant que la proposition de la Commission nécessiterait un système de suivi « *approfondi, coûteux, voire même irréalisable* » pour être en conformité avec la Directive, ce qui rendrait les exportations vers l'UE « *pratiquement impossibles* »<sup>68</sup>. Mais aucun argument solide n'est fourni pour appuyer cette thèse. De plus, d'après une fuite provenant de l'évaluation d'impact réalisée par la Commission européenne, les coûts de mise en conformité pour la proposition de la Commission datant de 2011, tout comme pour les autres propositions, s'élèveraient à « *moins d'un centime d'euro par litre* »<sup>69</sup>. Une étude exhaustive de CE Delft est arrivée à la conclusion que ces coûts se situeraient entre 0,80 à 1,60 centimes d'euro par baril de pétrole, ce qui se traduit par 25 à 50 centimes d'euros pour un plein classique de 50 litres<sup>70</sup>. Il semble donc peu probable qu'un coût si négligeable ne porte atteinte d'une quelconque manière au commerce entre l'UE et les États-Unis. Cela est particulièrement difficile à croire pour une industrie qui concentre les cinq plus grandes entreprises au monde, qui à elles seules ont réalisé un profit cumulé de 93 milliards de dollars 2013<sup>71</sup>.

# CONCLUSION

---

Différents groupes de la société civile ont exprimé leur inquiétude à propos de la menace que le TAFTA pouvait représenter quant à la capacité des régulateurs à protéger notre environnement à l'avenir. La crainte est que le TAFTA soit utilisé pour revenir sur les normes existantes et entraver l'adoption de standards plus élevés visant à protéger la population et l'environnement<sup>72</sup>. Néanmoins, comme le montre le présent rapport, le TAFTA est d'ores et déjà en train d'être utilisé par les groupes de pression des entreprises comme un outil pour attaquer, affaiblir et reporter la mise en œuvre d'une directive environnementale importante en cours d'élaboration. L'évolution de la FQD dans le cadre des négociations du TAFTA devrait ainsi servir d'avertissement. Ainsi, si les tentatives du lobby des combustibles fossiles, apparemment fructueuses, pour rendre moins ambitieuse la FQD, sont un bon indicateur de ce que à quoi s'attendre avec cet accord, le TAFTA peut, à raison, être perçu comme un pas de plus vers le renforcement du pouvoir des entreprises, ce qui constituera une barrière significative pour des législations tellement nécessaires afin d'éviter une catastrophe climatique.

# Notes

1. Pour plus de détails, lire l'article des Amis de la Terre « *Sables bitumineux : une nouvelle réglementation menacée par les lobbies* » : <http://www.amisdelaterre.org/Sables-bitumineux-une-nouvelle.html> ; ainsi que la note de synthèse : « *Sables bitumineux et directive sur la Qualité des carburants : de quoi s'agit-il ?* » (octobre 2013) : [http://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/briefing\\_tar\\_sands\\_fqd\\_-\\_francais\\_-\\_sept\\_2013.pdf](http://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/briefing_tar_sands_fqd_-_francais_-_sept_2013.pdf)
2. <http://www.theguardian.com/environment/2014/jun/06/first-tar-sands-oil-shipment-arrives-in-europe-amid-protests>, <http://uk.reuters.com/article/2014/06/05/eu-tarsands-idUKL6N0OC18M20140605>
3. Voir le rapport Non à la fracturation hydraulique ! Comment l'accord UE-États-Unis pourrait encourager son utilisation : <http://www.amisdelaterre.org/L-accord-UE-États-Unis-plan-B-des.html>
4. <http://www.trni.org/pressrelease/proposed-plans-useu-trade-deal-would-weaken-health-consumer-worker-and-environmental>
5. <http://content.sierraclub.org/press-releases/2014/05/green-groups-leaked-energy-text-expos-trade-european-union-endangers-action>
6. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_SPEECH-09-502\\_en.htm?locale=fr](http://europa.eu/rapid/press-release_SPEECH-09-502_en.htm?locale=fr)
7. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32009L0030>
8. [http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/hedegaard/headlines/news/2012-02-23\\_01\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/hedegaard/headlines/news/2012-02-23_01_en.htm)
9. Par exemple, une valeur d'intensité carbone de 87,5 grammes de CO<sup>2</sup> par mégajoule a été attribuée à l'essence issue de pétrole conventionnel, alors que pour l'essence issue de sables bitumineux, la valeur attribuée est de 107g, de 131,3g pour celle issue de schistes bitumineux, et enfin de 172g pour celle issue de charbon liquéfié.
10. [https://circabc.europa.eu/sd/d/06a92b8d-08ca-43a6-bd22-9fb61317826f/Brandt\\_Oil\\_Sands\\_Post\\_Peer\\_Review\\_Final.pdf](https://circabc.europa.eu/sd/d/06a92b8d-08ca-43a6-bd22-9fb61317826f/Brandt_Oil_Sands_Post_Peer_Review_Final.pdf)
11. [https://www.foeeurope.org/publications/2011/FOEE\\_Report\\_Tar\\_Sands\\_Lobby\\_Final\\_July82011.pdf](https://www.foeeurope.org/publications/2011/FOEE_Report_Tar_Sands_Lobby_Final_July82011.pdf), <https://www.foeeurope.org/keeping-head-sands-canadas-eu-fuel-quality-directive-lobby-diary-280113>
12. <http://rsta.royalsocietypublishing.org/content/372/2006/20120324.short>
13. <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/economy/economy-lab/us-shale-oil-boom-could-re-write-the-canadian-economys-oil-story/article12423270/>; [http://business.financialpost.com/2013/02/06/time-running-out-for-canadian-oil-producers-to-access-asian-markets-report/?\\_\\_lsa=ad14-5364](http://business.financialpost.com/2013/02/06/time-running-out-for-canadian-oil-producers-to-access-asian-markets-report/?__lsa=ad14-5364)
14. <http://www.theguardian.com/environment/2013/nov/19/canada-tar-sands-oil-eu>
15. [http://www.adlittle.com/downloads/tx\\_adlprism/ADL\\_PRISM\\_1\\_2010\\_National\\_oil.pdf](http://www.adlittle.com/downloads/tx_adlprism/ADL_PRISM_1_2010_National_oil.pdf)
16. [https://www.foeeurope.org/publications/2011/Marginal\\_Oil\\_Layout\\_13.PDF](https://www.foeeurope.org/publications/2011/Marginal_Oil_Layout_13.PDF)
17. <http://oilsands.alberta.ca/economicinvestment.html>
18. <http://www.carbontracker.org/oil-reports/>
19. <http://www.bloomberg.com/news/2014-04-24/how-obama-shocked-harper-as-keystone-frustrator-in-chief.html>
20. Voir l'étude publiée par NRDC : <http://www.amisdelaterre.org/L-Europe-bientot-envahie-par-des.html>
21. <http://www.canadians.org/energyeast>
22. [http://www.mgyosz.hu/brusszel/20130319-00331-E\\_a.pdf](http://www.mgyosz.hu/brusszel/20130319-00331-E_a.pdf). Des études montrent pourtant le contraire (cf. dernier encadré de ce rapport)
23. [http://www.confindustria.eu/documentDownload?id=481&ext=pdf&name=B\\_USINESSEUROPE+Letter\\_VP\\_Tajani\\_Industrial\\_Policy](http://www.confindustria.eu/documentDownload?id=481&ext=pdf&name=B_USINESSEUROPE+Letter_VP_Tajani_Industrial_Policy)
24. Michael Froman, discours au German Marshall Fund, le 30 septembre 2013, à Bruxelles : <http://www.gmfus.org/archives/ustr-froman-to-speak-at-gmf-brussels/>
25. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_STATEMENT-14-12\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_STATEMENT-14-12_en.htm)
26. <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/industry-news/energy-and-resources/oliver-threatens-trade-fight-if-eu-taxes-oil-sands-crude/article11807935/>
27. Lettre envoyée au Président de la Commission européenne, José Manuel Barroso, par l'Institut pour l'énergie du XXI<sup>ème</sup> siècle de la Chambre de commerce américaine, le 30 juin 2011
28. Lettre envoyée au Commissaire européen au Commerce, Karel de Gucht, par Business Europe, le 1<sup>er</sup> juillet 2013
29. <http://www.afpm.org/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4031>
30. Lettre envoyée au Directeur général de la Direction générale de l'énergie et du climat, Jos Delbeke, par l'Ambassadeur américain auprès de l'Union européenne le 11 janvier 2013.
31. [http://www.wto.org/english/news\\_e/news13\\_e/tbt\\_29oct13\\_e.htm](http://www.wto.org/english/news_e/news13_e/tbt_29oct13_e.htm)
32. <http://www.transportenvironment.org/publications/wto-implications-reporting-measures-tar-sands-under-fuel-quality-directive>
33. Toute tentative d'affaiblir le critère de soutenabilité dans la directive sur les Énergies renouvelables (RED) serait aussi transposée en ce qui concerne le traitement des agrocarburants dans la FQD. Les associations de l'industrie américaine se sont plaintes des normes environnementales européennes sur les agrocarburants incluses dans la FQD et la RED, considérant ces mesures de protection de la biodiversité comme étant "arbitraires" et constituant une barrière commerciale, qui devrait être traitée dans le cadre des négociations du TAFTA. Le gouvernement des États-Unis lui-même cherche à ce que soient reconnues des "approches alternatives" pour satisfaire ces mesures de protection de l'environnement.
34. <http://www.ustr.gov/sites/default/files/2014%20TBT%20Report.pdf>
35. <http://nobelwomensinitiative.org/2013/10/nobel-peace-and-sciencelaureates-calling-for-eu-action-on-tar-sands/?ref=204>
36. <http://www.ipolitics.ca/2012/02/22/controversial-eu-vote-not-linked-to-ceta-experts-say-but/>
37. <http://www.reuters.com/article/2011/02/21/us-eu-canada-trade-idUSTRE71K2FL20110221>
38. <http://www.theglobeandmail.com/report-on-business/oil-sands-row-threatening-to-spoil-canada-eu-trade-deal/article567368/>
39. [http://www.pism.pl/files/?id\\_plik=15901](http://www.pism.pl/files/?id_plik=15901)
40. [http://www.thestar.com/opinion/editorialopinion/2012/01/16/ontario\\_should\\_call\\_europes\\_bluff\\_on\\_green\\_energy\\_act.html](http://www.thestar.com/opinion/editorialopinion/2012/01/16/ontario_should_call_europes_bluff_on_green_energy_act.html)
41. <http://www.nationalmagazine.ca/Blog/February-2014/CETA-Still-waiting-on-the-details.aspx>
42. <http://canadians.org/trade/documents/CETA/legal-opinion-CETA-tarsands.pdf>; <https://www.policyalternatives.ca/newsroom/updates/tar-sands-and-ceta>
43. Lettre envoyée par le Représentant au commerce américain, Ron Kirk, par l'AFPM, le 3 février 2013
44. <http://www.afpm.org/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4031>
45. <http://transatlanticbusiness.org/s/TBC-May-10-2013-Submission-to-USTR-re-TTIP-V-June-5-2013.pdf>
46. <https://www.uschamber.com/file/7959/download>
47. <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2014-003013&language=EN>
48. <http://big.assets.huffingtonpost.com/FromanWaysandMeansResponse.pdf>
49. <http://www.ustr.gov/about-us/press-office/press-releases/2014/March/TTIP-Fourth-Round-Press-Conference-transcript>
50. [http://www.youtube.com/watch?v=L2n4Qwmd\\_k8](http://www.youtube.com/watch?v=L2n4Qwmd_k8) (at 23:10)
51. <http://www.regulations.gov/contentStreamer?objectId=090000648132ccd2&disposition=attachment&contentType=pdf>
52. Lettre envoyée au Directeur général de la Direction Générale de l'énergie et du climat, Jos Delbeke, par les Industriels américains de carburants et de produits pétrochimiques, l'Institut américain du pétrole, l'Association nationale de l'industrie, et l'Institut pour l'énergie du XXI<sup>ème</sup> siècle de la Chambre de commerce américaine, le 20 mai 2013
53. <http://big.assets.huffingtonpost.com/FromanWaysandMeansResponse.pdf>
54. <http://www.whitehouse.senate.gov/news/release/waxman-and-whitehouse-question-us-trade-representatives-position-on-tar-sands>
55. La réponse de Froman est citée dans une lettre envoyée par 11 Membres du Congrès américain à Froman lui-même, le 9 juillet 2014, sur la position des Représentants de commerce américains vis-à-vis de la FQD : <http://www.whitehouse.senate.gov/news/release/members-of-congress-press-us-trade-rep-on-tar-sands-policy>
56. E-mail envoyé par le chargé politique de la Direction générale de l'énergie et du climat, suite à une rencontre entre deux membres du cabinet de la Direction, le chargé politique lui-même et des représentants de la délégation américaine le 28 octobre 2013.
57. E-mail envoyé par le chargé politique de la Direction générale de l'énergie et du climat, suite à une rencontre entre deux membres du cabinet de la Direction, le chargé politique lui-même et des représentants de la délégation américaine le 28 octobre 2013.
58. <http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2013%2005%20FQD%20environmental%20benefits%20CE%20Delft%20report.pdf>
59. <http://www.whitehouse.senate.gov/news/release/members-of-congress-press-us-trade-rep-on-tar-sands-policy>
60. <http://www.theguardian.com/environment/2014/jun/06/first-tar-sands-oil-shipment-arrives-in-europe-amid-protests>, <http://uk.reuters.com/article/2014/06/05/eu-tarsands-idUKL6N0OC18M20140605>
61. <http://www.whitehouse.senate.gov/news/release/members-of-congress-press-us-trade-rep-on-tar-sands-policy>
62. E-Mail envoyé par un représentant anonyme de la Chambre de commerce américaine à Claes Bengtsson, membre du cabinet Gucht, Commissaire au commerce, le 27 septembre 2013.
63. Lettre de CEFIC, EUROPIA, OGP and UPEI au Président de la Commission européenne, Barroso, le 19 June 2013.
64. <http://www.afpm.org/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4031>
65. E-mail envoyé par un représentant anonyme d'ExxonMobil au Commissaire au commerce Karel de Gucht, le 25 juin 2013.
66. <http://www.energypost.eu/eu-us-trade-deal-matters-energy-sector/>
67. [http://switchboard.nrdc.org/blogs/aswift/canadian\\_tar\\_sands\\_exports\\_to.html](http://switchboard.nrdc.org/blogs/aswift/canadian_tar_sands_exports_to.html)
68. <http://www.afpm.org/WorkArea/DownloadAsset.aspx?id=4031>
69. <http://www.euractiv.com/energy/eu-tar-sands-law-cost-oil-firms-news-530835>
70. [http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2012\\_03\\_CE\\_Delft\\_FQD\\_report\\_to\\_be\\_published.PDF](http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/media/2012_03_CE_Delft_FQD_report_to_be_published.PDF). Une synthèse en français du rapport de CE Delft est disponible ici : Voir le rapport de CE Delft sur les coûts administratifs de la mise en oeuvre de la FQD : <http://www.amisdelaterre.org/Sables-bitumineux-hydrocarbures.html>
71. <http://www.americanprogress.org/issues/green/news/2014/02/10/83879/with-only-93-billion-in-profits-the-big-five-oil-companies-demand-to-keep-tax-breaks/>
72. [http://www.ciel.org/Publications/TTIP\\_REGCO\\_12May2014.pdf](http://www.ciel.org/Publications/TTIP_REGCO_12May2014.pdf)

En collaboration avec la Fondation Heinrich Böll

## HEINRICH BÖLL STIFTUNG

[www.foeeurope.org](http://www.foeeurope.org)

[www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)

[www.sierraclub.org](http://www.sierraclub.org)



[www.greenpeace.org](http://www.greenpeace.org)

[www.canadians.org](http://www.canadians.org)

[www.amisdelaterre.org](http://www.amisdelaterre.org)

Les Amis de la Terre Europe tiennent à remercier la Fondation Heinrich Böll et l'European Climate Foundation pour leur soutien financier. Le contenu de ce document relève de la seule responsabilité des Amis de la Terre Europe et ne peut en aucun cas être considéré comme reflétant la position de ses bailleurs. Ces derniers ne peuvent être tenus responsables de l'utilisation qui pourrait être faite des informations contenues dans ce document. Pour plus de détails sur les sources de financement des Amis de la Terre Europe, merci de consulter : [www.foeeurope.org/about/financial](http://www.foeeurope.org/about/financial)

### Recherches et rédaction :

Fabian Flues

### Traduction en français :

Viviana Varin

### Maquette :

[www.lindsayynoble.co.uk](http://www.lindsayynoble.co.uk)

### Contributions et relecture :

Natacha Cingotti, Colin Roche, Paul Hallows, Ilana Solomon, Laura Buffet and Franziska Achterberg

Juillet 2014