

Miser aujourd'hui uniquement sur les voitures de société électriques nous privera de solutions qui seront nécessaires maintenant et dans le futur pour décarboner la mobilité

Les négociateurs de Vivaldi ont indiqué que toutes les nouvelles voitures de société¹ devront être zéro émission d'ici 2026, seules les voitures électriques étant encore autorisées et plus aucune voiture thermique. L'éventuel futur gouvernement fédéral priverait ainsi le pays d'autres technologies respectueuses du climat nécessaires dans le futur proche en ce qui concerne leur disponibilité, efficacité et coût sociétal. La mobilité de demain sera basée sur un modal shift ainsi qu'un mix énergétique diversifié de sources d'énergie complémentaires et vertes. Pour décarboner la mobilité durablement et efficacement, des carburants liquides à faible teneur en carbone (e.a. à base de biomasse) et des carburants synthétiques climatiquement neutres seront nécessaires à côté, entre autres, de l'électricité ou en combinaison avec l'électricité (voitures Plug In Hybrid). Ces carburants innovants existent déjà ou sont en plein développement. Ils peuvent être utilisés directement dans les voitures à essence ou diesel existantes sans coût supplémentaire pour les entreprises ou la société. En outre, l'infrastructure de distribution existante (stations d'essence) peut être utilisée. L'utilisateur pourra donc passer à ces carburants sans avoir à changer de véhicule. Enfin, il n'appartient pas aux autorités de favoriser une technologie particulière ce qui va à l'encontre du principe de neutralité technologique.

La Fédération Pétrolière Belge (FPB) soutient une politique qui décarbonise la flotte des voitures de société de manière réfléchie et progressive, en tenant compte de toutes les conditions préalables :

- Toutes les technologies qui permettent un transport à faible émission ou zéro émission doivent avoir une chance égale et doivent être comparées sur l'ensemble de leur cycle de vie, de la production de la source d'énergie à sa consommation (Well-to-Wheel), en garantissant la neutralité technologique.
- Il est nécessaire de définir une trajectoire de décarbonation claire et réalisable, en tenant compte des possibilités technologiques et du développement des infrastructures énergétiques nécessaires en ne négligeant pas le coût financier pour les citoyens et la société.

En vue de décarboner le transport et le besoin d'un mix énergétique divers, la FPB souhaite mettre en avant les considérations suivantes :

- Une voiture électrique est zéro émission que dans la mesure où l'électricité (batterie) fournie vient uniquement de sources renouvelables. Aujourd'hui, moins de 20 % de l'électricité produite en Belgique provient d'énergies renouvelables (dont trois quarts du vent et du soleil).
- Dans un avenir proche, les voitures thermiques pourront progressivement rouler avec des carburants liquides bas carbone et neutres pour le climat². Il n'y a donc aucune raison de les exclure de nos routes. Il existe déjà des carburants renouvelables tels que le diesel XTL-HVO, qui permettent de réduire les émissions de CO₂ de 90 % (carbone circulaire issue de la biomasse). Et d'autres carburants liquides à faible teneur en carbone et neutres sur le plan climatique arriveront sur le marché dans les années à venir.
- Les voitures hybrides alimentées répondent parfaitement aux différents besoins de mobilité (courtes et longues distances, à l'intérieur et à l'extérieur de la ville, ...) et combinent les avantages des voitures électriques et thermiques (avec carburants liquides bas carbone) et leurs sources d'énergie.

¹ Les 600 000 voitures de société en Belgique ne sont responsables que de 2 % des émissions belges de CO₂, source TRAXIO.

² Par exemple: les biocarburants de deuxième génération, les carburants renouvelables d'origine non biologique, les Power to Liquids (efuels) et les carburants à base de carbone recyclé.

- La FPB plaide pour que les carburants innovants respectueux du climat soient traités de la même manière que les voitures électriques.
- Il est également grand temps de reconnaître la réalité technologique actuelle, qui démontre clairement que les voitures modernes respectent les normes très strictes en matière d'émissions de qualité de l'air. Les constructeurs de ces véhicules ont entre-temps démontré que les émissions de particules fines et de NOx (concernant la qualité de l'air) peuvent être réduites presque à zéro. Ici aussi, il n'appartient pas aux autorités d'exclure a priori des technologies spécifiques. Les mesures prises doivent être basées sur la fixation d'objectifs de normes d'émission.

Dans le mix de mobilité de demain, différentes technologies complémentaires seront nécessaires pour répondre de manière adéquate à la variété des besoins de transport. Le rattachement à une seule technologie, eu égard les incertitudes, présente le risque que, si le choix s'avère erroné ou inadéquat, les alternatives existantes ne puissent être utilisées. Un restaurant propose toujours un menu avec différents plats principaux. Avec un seul plat principal sur son menu, elle pourra fermer ses portes si l'ingrédient de base de ce plat ne peut plus être (suffisamment) fourni.

Il est indéniable que les voitures électriques occuperont une place prépondérante à l'avenir, car elles répondent à des besoins de mobilité spécifiques et contribuent à la décarbonation du transport. Toutefois, ce serait une erreur politique de ne pas considérer d'autres solutions vertes, comme les carburants liquides à faible teneur en carbone ou climatiquement neutres. Pour atteindre la neutralité climatique d'ici 2050, les politiques doivent pouvoir s'appuyer sur un large éventail de solutions et de technologies qui contribuent au verdissement du transport, et celles-ci doivent pouvoir se concurrencer sur un pied d'égalité.

Information presse

Fédération Pétrolière Belge

Jean-Benoît Schrans

Public Affairs & Communications Manager

Mail: jb.schrans@petrolfed.be

Tél. 02/508.30.07

www.petrofed.be

Twitter: @petrolfed