

Interdire les voitures diesel dans la Région de Bruxelles-Capitale d'ici 2030 est à l'opposé des revendications d'écouter la science

Alors que les jeunes de notre pays et du monde entier qui manifestent pour le climat appellent à écouter la science, le Gouvernement de Bruxelles-Capitale persiste à prendre des décisions contraires à la réalité technologique. Les experts scientifiques constatent aujourd'hui que, grâce aux innovations technologiques, les émissions atmosphériques de la nouvelle génération des véhicules diesel sont en dessous des valeurs limites officielles. Avec le renouvellement progressif de la flotte automobile, on peut considérer qu'en 2030, la grande majorité des voitures diesel sur nos routes respectera les normes d'émission et une interdiction du diesel sera donc inutile et injustifiée. Bruxelles risque sinon de devenir une île isolée dans le mix énergétique du futur.

La Fédération Pétrolière Belge (FPB) s'étonne que le gouvernement bruxellois prenne cette décision unilatéralement sans consulter de manière sérieuse et structurelle les secteurs concernés et qu'elle ne respecte ainsi pas sa volonté initiale de créer un comité stratégique permanent composé d'experts indépendants. Le BPF appelle donc le gouvernement bruxellois à consulter le secteur et les experts avant de prendre des mesures irréversibles.

La FPB reconnaît la nécessité de mettre en place une multi- et combimobilité, mais estime qu'il n'incombe pas aux décideurs politiques d'exclure a priori des technologies spécifiques (diesel et essence) dans la zone à faibles émissions (LEZ) ni à désigner à l'avance des gagnants hypothétiques (voitures électriques). Une voiture devrait ou non être autorisée dans une LEZ en fonction d'objectifs environnementaux clairement définis et non en fonction de la motorisation. Le BPF plaide pour une politique de mobilité dans une approche globale qui suscite un changement de comportement réel dans lequel une redevance kilométrique (intelligente) pourrait être l'une des options à condition qu'elle soit basée sur des critères objectifs, respecte le principe de la neutralité technologique et que sa base de calcul ne soit pas complémentaire avec les accises existants sur l'essence et le diesel.

La voiture, une cible facile

A Bruxelles, seuls 10% des particules fines PM_{2,5} proviennent des moteurs diesel. La voiture ne peut donc pas être stigmatisée comme le seul coupable. C'est plus précisément dans le secteur automobile que les améliorations les plus importantes ont été réalisées avec un impact positif sur la qualité de l'air. Ceci s'applique à la fois à la diminution des particules fines que des oxydes d'azote.

Une interdiction du diesel pénalise également des dizaines de milliers d'automobilistes encouragés, il y a quelques années encore, par les autorités à choisir une voiture diesel. Où est la logique politique ?

Des carburants innovants à faible émission de carbone comme réponse aux exigences climatiques

Les carburants de demain seront différents de ceux d'aujourd'hui. Les carburants actuels proviennent de sources fossiles, mais sont déjà en partie mélangés avec des biocarburants. Il est actuellement déjà possible de rouler avec du HVO. Il s'agit d'un biodiesel produit à base d'huiles végétales traité avec de l'hydrogène (HVO = "Hydrogenated Vegetable Oil"). On roulera aussi avec une nouvelle génération de biocarburants, entre autres à base d'algues. De plus, les carburants liquides synthétiques renouvelables (eFuels) sont en plein développement. Ce sont des carburants "carbon neutre" qui

seront essentiels dans la mobilité de demain. Ceux-ci peuvent être utilisés directement dans le moteur de la voiture et joueront un rôle important dans la décarbonation du transport.

Il est donc nécessaire et urgent de créer dès aujourd'hui un cadre politique pour inclure ces carburants innovants à faible émission de carbone dans le bouquet énergétique de demain afin de leur donner la possibilité de se développer sur un terrain égal dans le respect de la neutralité technologique par rapport à d'autres technologies fortement subsidiées.

Plaidoyer pour la réalité technologique

Trop souvent encore, des arguments idéologiques et émotionnels dominent le débat sur le diesel. Mais celui-ci mérite une approche scientifique. Le dieselpgate est encore aujourd'hui souvent évoqué. Personne ne contestera les erreurs du passé mais ceci ne doit pas nous empêcher de regarder vers demain et de prendre en compte les faits objectifs et les avancées technologiques d'aujourd'hui : les voitures diesel modernes sont acceptables sur nos routes, ce qui est reconnu par les experts scientifiques. Nous demandons au monde politique de reconnaître cette réalité technologique.

Notre secteur souhaite contribuer activement à la réalisation des objectifs environnementaux (qualité d'air) et climatiques grâce à des solutions innovantes et souligne l'importance de la consultation constructive. Dans ce contexte, le BPF organise en décembre une conférence sur la nouvelle génération de voitures diesel où des experts présenteront les faits scientifiques. La FPB espère donc que les décideurs bruxellois répondront positivement à cette invitation.

Contact presse

BPF Jean-Benoît Schrans

Mail : jb.schrans@petrolfed.be Tél. : 0497/511.575

Twitter @petrolfed
