

Les véhicules diesel modernes contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air et constituent dès lors un choix responsable

Trois Belges sur quatre s'opposent à une interdiction des voitures diesel qui respectent les normes d'émissions

12 décembre 2019 - À l'occasion de sa conférence « *Les nouvelles voitures diesel sont-elles 'future proof' ? Il est temps de reconnaître la réalité technologique* », la Fédération Pétrolière Belge (FPB) a voulu aujourd'hui donner la parole à la science pour mettre en lumière la réalité technologique de la nouvelle génération de véhicules diesel. Les scientifiques y ont souligné qu'une combinaison de technologies révolutionnaires de réduction des émissions a permis de réduire significativement les émissions de NOx et de particules fines. Le Prof. Dr ir. Sebastian Verhelst (UGent et Lund University) explique : « *Les véhicules diesel les plus modernes respectent les normes d'émissions les plus strictes, y compris en conditions réelles. Leurs moteurs diesel n'ont pas d'impact négatif sur notre qualité de l'air. En outre, leur faible consommation et la possibilité de décarbonater leur carburant permettent également d'améliorer l'impact climatique. Interdire des technologies qui sont en voie de développement et qui présentent, en outre, autant de potentiel pour contribuer à décarbonater le transport, témoigne d'un manque de vision à long terme* ». Alors que les jeunes soucieux du climat dans notre pays et dans le monde entier réclament que la science soit entendue, certains responsables politiques (e.a. l'interdiction d'ici 2030 du diesel en Région de Bruxelles-Capitale) prennent des décisions contraires à l'innovation technologique et à la réalité scientifique. Une enquête récente¹ a en outre démontré que trois Belges sur quatre s'opposent à une interdiction des voitures diesel qui respectent les normes d'émissions. La FPB appelle dès lors les décideurs politiques à reconnaître cette réalité technologique et à donner une place aux voitures diesel modernes sur nos routes, aujourd'hui et à l'avenir.

L'organisation européenne Green-NCAP² a démontré que, pour la première fois, une voiture diesel moderne pouvait obtenir des prestations équivalentes à celles d'une voiture électrique en termes de qualité de l'air. Toutefois, la réalité peine parfois à s'imposer et le dieselgate est encore trop souvent prétexté pour nier l'innovation technologique. Personne ne conteste les erreurs du passé. Toutefois, ceci ne doit pas nous empêcher de regarder vers l'avenir et de tenir compte des faits scientifiques objectifs. Notre secteur constate avec satisfaction que le secteur automobile, grâce notamment au renforcement de la législation européenne sur les normes Euro et aux nouveaux tests en conditions de conduite réelles pour l'homologation de nouveaux véhicules, a réussi à trouver des solutions technologiques efficaces pour maîtriser les émissions de particules fines et d'oxyde d'azote (NOx).

Les LEZ, une solution adéquate pour améliorer la qualité de l'air

Les zones basses émissions (LEZ³) apportent une réponse adéquate pour améliorer la qualité de l'air. La FPB plaide pour le maintien des LEZ, mais uniquement si celles-ci sont basées sur des objectifs environnementaux clairs (normes d'émissions) et n'excluent pas a priori des technologies spécifiques telles que les voitures diesel modernes. Il n'appartient pas aux pouvoirs publics d'exclure d'avance des motorisations spécifiques (diesel et essence) ni de désigner a priori des gagnants hypothétiques (notamment les voitures électriques). Un véhicule devrait être autorisé s'il respecte les normes d'émissions, quelle que soit sa motorisation. Compte tenu de la durée de vie (en moyenne 9 ans⁴) du parc automobile de notre pays, on peut estimer qu'à l'horizon 2030, presque tous les véhicules diesel immatriculés en Belgique seront au minimum des véhicules Euro6temp ou Euro 6d (à partir de 2020) qui respecteront les normes de qualité de l'air. *Les annonces d'un dieselban (comme dans la région de Bruxelles-Capitale) sont donc superflues !*

¹ Enquête en ligne réalisée en septembre 2019 par le bureau d'études britannique indépendant Opinium auprès de 10.000 consommateurs de 10 États membres de l'UE (1.005 belges)

² Green-NCAP, organisme indépendant européen qui attribue des scores environnementaux aux véhicules. Membres Test-Achats et Touring.

³ Low Emission Zone

⁴ Chiffres Febiac (2018)

Qu'est-ce qui a changé ?

1. En Europe, les véhicules nouvellement immatriculés sont désormais obligatoirement testés selon le cycle d'essai WLTP⁵ sur banc d'essai, complété par un test RDE⁶ sur route. L'objectif ? Garantir des résultats d'émissions réalistes et assurer que les nouvelles voitures soient propres.
2. Les nouvelles normes européennes qui imposent des restrictions d'émission en ce qui concerne le NOx (oxyde d'azote) et les particules fines. La norme Euro6 Temp est en vigueur depuis septembre 2018. À partir de 2020, elle sera remplacée par la norme Euro6d, qui impose des conditions d'émission encore plus strictes.
3. Le progrès technologique: des moteurs plus performants et plus efficaces, des filtres à particules hautement performants et des catalyseurs tels que la technologie " Selective Catalytic Reduction " qui réduit considérablement les substances nocives (même jusqu'à 99%).
4. Les véhicules plus anciens disparaissent progressivement du parc automobile et sont remplacés par des véhicules plus propres, notamment par des véhicules diesel de dernière génération.
5. Les zones basses émissions (LEZ) apportent une réponse efficace pour écarter les véhicules les plus polluants.
6. Des contrôles plus rigoureux et efficaces dans les centres de contrôle technique afin de détecter la fraude.

Des carburants liquides pauvres en carbone pour le climat

Si les véhicules diesel modernes constituent un choix responsable pour la qualité de l'air sur nos routes, la question de leurs émissions de CO₂ (idem pour les véhicules essence) et de leur impact sur le climat se pose. La plupart des véhicules utilisent actuellement des combustibles fossiles⁷. Toutefois, les carburants de demain seront différents de ceux d'aujourd'hui et seront pauvres en carbone. Ces carburants innovants bas carbone⁸ peuvent être progressivement mélangés aux carburants conventionnels existants pour les remplacer intégralement à terme. Leur principal avantage est qu'il ne nécessite aucune adaptation des moteurs actuels ni de l'infrastructure de distribution (stations-service). Les carburants liquides de demain seront identiques à ceux d'aujourd'hui sur le plan de l'utilisation, mais présenteront un profil environnemental significativement amélioré dont bénéficieront à la fois le consommateur et la société. Avec ces innovations, notre secteur entend contribuer concrètement à la réalisation des objectifs climatiques et les carburants liquides pauvres en carbone doivent de ce fait avoir leur place dans les plans énergétiques des différents pouvoirs publics.

L'automobiliste veut une combinaison d'options de mobilité vertes

Le Belge estime que le passage à une mobilité à faibles émissions nécessitera une combinaison de technologies vertes pour les véhicules. C'est ce qui ressort d'une enquête européenne⁹ qui a également été menée en Belgique. Seuls 22 % des Belges estiment que les voitures électriques représentent la seule solution pour réduire les émissions de CO₂ du transport, tandis que six Belges sur dix considèrent que les carburants alternatifs (biocarburants, hydrogène ou carburants liquides synthétiques par exemple) peuvent également y contribuer. Par ailleurs, 70 % des personnes interrogées dans notre pays estiment que les automobilistes doivent conserver la liberté de choisir le type de voiture/motorisation (essence, diesel, hybride, électrique...) qu'ils souhaitent. Elles indiquent de ce fait qu'il n'appartient pas aux pouvoirs publics de déterminer la technologie qui doit être privilégiée ou interdite en réponse aux défis climatiques. Le Belge veut choisir lui-même.

Contact presse

Fédération Pétrolière Belge

Jean-Benoît Schrans

e-mail : jb.schrans@petrolfed.be ♦ Tél. : 0497/511.575

Twitter @petrolfed

⁵ WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

⁶ Real driving emissions (conditions de conduite réelles)

⁷ Le diesel et l'essence en Belgique contiennent déjà une part importante de biocarburants

⁸ HVO (huile végétale hydrotraitée), biocarburant nouvelle génération (p.e. algues) et e-fuels synthétiques neutres sur le plan climatique.

⁹ Enquête en ligne réalisée en septembre 2019 par le bureau d'études britannique indépendant Opinium auprès de 10 000 consommateurs dans dix États membres de l'UE