



***Les nouvelles voitures diesel ont leur place sur nos routes.
Il est temps de reconnaître cette réalité technologique.***

La qualité de l'air nous concerne tous. Ainsi, notre secteur suit de près la réduction des émissions des véhicules. Nous observons que les voitures diesel de dernière génération et testées en conditions réelles de conduite sont conformes aux limites d'émission pour les particules fines et l'oxyde d'azote (NOx). Les voitures diesel modernes sont injustement montrées du doigt. Avec un parc automobile en Belgique d'une moyenne de 9 ans, on peut considérer qu'avec la nouvelle norme Euro6 temp et, en 2020, l'Euro 6d pour les nouvelles immatriculations, d'ici 2030 au plus tard la grande majorité des voitures diesel sur nos routes seront largement conformes aux seuils d'émissions atmosphériques. Elles ont donc leur place sur nos routes ! Une Zone à Basses Emissions (LEZ) est une mesure efficace pour améliorer la qualité de l'air. Interdire "tous" les véhicules diesel, comme le prévoit la région de Bruxelles-Capitale d'ici 2030, est ainsi injustifié et inutile.

Les véhicules diesel modernes méritent une place sur nos routes et dans la LEZ car ils respectent les normes de qualité de l'air! Les décideurs politiques doivent être conscients de cette réalité scientifique.

Pour plus d'information:

BPF

Jean-Benoît Schrans
jb.schrans@petrolfed.be
Tél. 0497/511.575

www.petrofed.be



@petrolfed

Le dieselgate de 2015 a clairement terni l'image du diesel. Toutefois, des mécanismes de contrôle européens plus stricts (tests WLTPⁱ et RDEⁱⁱ), de nouvelles normes européennes (Euro6 temp et Euro 6d) et des technologies innovantes (filtres à particules, catalyseurs) de réduction efficace des émissions font que les voitures diesel modernes méritent leur place sur nos routes. Mais l'image négative du diesel ne correspond pas à la réalité technologique d'aujourd'hui. La diabolisation trop souvent irrationnelle et idéologique du diesel doit céder le pas aux faits scientifiques.

Cibler uniquement la voiture est une bataille symbolique

Les moteurs de voiture ne sont pas la principale source des particules fines. C'est dans le secteur automobile que les améliorations les plus importantes ont été réalisées avec un impact positif sur la qualité de l'air. Les

particules fines liées au pôt d'échappement (moteur) ne représentent que la moitié des émissions totales d'un véhicule. Tous les véhicules, y compris les voitures électriques et autres, émettent des particules fines en raison de l'usure des pneus et du freinage.



A Bruxelles, par exemple, 10% seulement des particules PM2,5 proviennent des moteurs diesel. La stigmatisation de la voiture en tant que seul responsable est devenue une lutte idéologique sans fondement scientifique!



Qu'est-ce qui a changé?

1. En Europe, les véhicules nouvellement immatriculés doivent être testés en laboratoire conformément au cycle de test WLTP (banc d'essai), complété désormais par le test RDE sur la route. Le but ? Faciliter la détection de "logiciels frauduleux" qui ont causé le "dieselgate" et être assuré que les nouvelles voitures sont vraiment 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 sont progressivement remplacés par des voitures plus propres, y compris la dernière génération de voitures diesel.
5. Les zones à basse émission (LEZ) sont une réponse efficace pour exclure les voitures les plus polluantes.
6. Des contrôles plus rigoureux et efficaces dans les centres de contrôle technique afin de détecter la fraude.

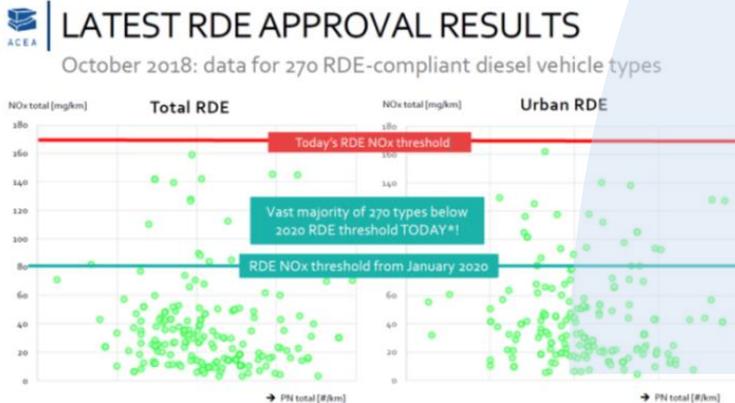
Etudes : les émissions des nouvelles voitures diesel sont en dessous des seuils

1. Les nouvelles voitures diesel n'émettent plus que très peu de polluants dans le trafic, bien en deçà des limites imposées par la loi. C'est ce qui ressort d'un test effectué par l'ADACⁱⁱⁱ, le célèbre club automobile allemand. L'ADAC a testé 26 voitures équipées de moteurs diesel et essence de dernière génération et a pu démontrer qu'en conditions réelles de conduite sur route, les émissions de NOx sont bien inférieures aux valeurs limites. Elles sont même bien meilleures que ne l'exigent les dispositions transitoires

européennes. Pour certaines voitures diesel, les émissions sont quasi inexistantes.

2. L'ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) a publié fin 2018, les derniers résultats d'approbation RDE. Quelque 270 nouveaux modèles de voitures diesel, tous homologués par rapport à la dernière norme Euro 6d-Temp ont été introduits sur le marché européen. Les données montrent que toutes ces voitures ont des émissions de NOx bien inférieures au seuil du test RDE (ligne rouge dans

graphique ci-dessous). De plus, la plupart des véhicules montrent déjà des résultats inférieurs au seuil le plus strict de NOx (80 mg/km) qui sera imposé à partir de janvier 2020 (norme Euro 6d – ligne verte). Les derniers modèles diesel parviennent à réduire leur niveau d'oxydes d'azote en moyenne de 85% par rapport aux précédents modèles Euro 5. Les meilleurs modèles récents parviennent même à en réduire les émissions, en conduite réelle, jusqu'à 99%. De nombreuses nouvelles voitures diesel ont même une valeur en dessous de 40mg/km.



- Des études scientifiques^{iv} montrent qu'il n'y a presque aucune différence concernant le niveau d'exposition de la population aux NOx entre un scénario avec uniquement des voitures électriques et un scénario qui prône le remplacement des véhicules diesel anciens par des véhicules diesel Euro 6d. Les résultats montrent qu'à partir de 2020, choisir le diesel, l'essence ou l'électricité ne fera plus aucune différence en termes de qualité de l'air. L'attention devrait donc être portée sur les anciens véhicules et d'autres sources d'émission.

Une mobilité diversifiée nécessite un mix énergétique diversifié

Il n'existe pas une technologie unique offrant une réponse globale aux différents besoins de mobilité. Chaque technologie qui peut significativement diminuer les émissions atmosphériques doit avoir sa place dans le mix énergétique. Les moteurs thermiques, électriques et hybrides ont leur raison d'être en tant que solutions adéquates pour des besoins de transport spécifiques: dans et dehors des environnements urbains, pour des distances courtes et longues, pour des transports privés et professionnels, pour le transport d'une seule ou de plusieurs personnes, etc. Une diversité d'énergies complémentaires est ainsi nécessaire.

OUI aux Zones à basses émissions (LEZ) avec des objectifs environnementaux

Les anciennes voitures diesel posent encore souvent un problème de qualité de l'air. Les zones à faibles émissions (LEZ) offrent une solution efficace pour interdire les véhicules les plus anciens mais en y autorisant les nouvelles voitures diesel qui respectent les normes de qualité d'air et certainement les voitures hybride. Un contrôle plus strict et efficace des véhicules plus anciens est nécessaire ainsi qu'une politique environnementale qui tient compte de 'toutes' les sources d'émissions. Des mesures efficaces pour fluidifier le trafic et éviter la congestion sur les routes peuvent également réduire considérablement les émissions. Là où subsisteraient des problèmes locaux, des solutions locales doivent être prises.

Bannir les voitures diesel... injustifiée !

L'intention d'interdire les véhicules diesel ne tient pas compte de l'importante évolution technologique de la nouvelle génération de véhicules diesel qui, grâce aux nouvelles normes Euro, justifie sa place sur nos routes, dans et en dehors des villes. Avec un parc automobile en Belgique d'une moyenne de 9 ans, on peut considérer qu'avec l'introduction de la nouvelle norme Euro6d en 2020 pour les nouvelles immatriculations, d'ici 2030 au plus tard la grande majorité des voitures diesel sur nos routes seront conformes aux seuils d'émissions atmosphériques. Elles ont donc leur place sur nos routes.

La sortie du diesel pénaliserait tous automobilistes qui ont été fiscalement encouragés par les autorités publiques à choisir une voiture diesel alors que celle-ci est aujourd'hui diabolisée par les mêmes autorités. L'impact financier sur les automobilistes n'est donc pas à sous-estimer.

Conclusion

Trop souvent encore, des arguments idéologiques et émotionnels dominent le débat sur le diesel. Mais le débat sur le diesel mérite une approche scientifique. Le dieselgate est encore aujourd'hui souvent évoqué par ses détracteurs. 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. Et la vérité scientifique est que les voitures diesel modernes sont parfaitement acceptables sur nos routes, ce qui est reconnu par les experts scientifiques. Il est temps d'arrêter de diaboliser le diesel. Nous demandons au monde politique de reconnaître cette réalité technologique.

Les carburants liquides de demain seront 'low carbon'

Alors que les nouvelles voitures diesel sont acceptables sur nos routes en termes de qualité de l'air, la question se pose de l'impact de leurs émissions de gaz à effet de serre et de CO₂ sur le climat. La plupart des véhicules utilisent aujourd'hui des carburants fossiles émettant du CO₂. Le moteur diesel produit moins de CO₂ qu'une voiture essence. Mais les carburants de demain seront différents de ceux d'aujourd'hui et pauvres en carbone. Ils pourront sans aucun doute contribuer à la réalisation des objectifs climatiques.

Des carburants liquides 'bas carbone': l'avenir commence aujourd'hui

Plusieurs technologies existent pour produire des carburants liquides bas carbone, entre autres:

- Le diesel XTL peut être produit à partir de plusieurs matières premières, chacune via une technologie de production spécifique comme avec de la biomasse (BTL ou Bio To Liquid) dont l'hydrogénation d'huiles végétales (HVO ou « Hydrogenated Vegetable Oil »).
- Une nouvelle génération de biocarburants : par exemple, l'huile issue d'algues sera transformée dans les raffineries conventionnelles en carburants bas carbone.
- Les e-fuels sont des carburants pratiquement neutres pour le climat, produits à partir d'électricité renouvelable et de CO₂.

En 2050, les carburants liquides 'bas carbone' pourraient réduire les émissions de GES des voitures de 87% par rapport à 2015.

Les carburants liquides à faible teneur en carbone peuvent donc contribuer de manière significative à la décarbonisation du transport.

Cependant, il est nécessaire et urgent de créer aujourd'hui un cadre politique et juridique pour inclure ces carburants innovants à faible émission de carbone dans le bouquet énergétique de demain.. Le principe de neutralité technologique permet à plusieurs technologies d'éclorre.

Cela constituerait un signal clair à l'industrie pour accélérer et renforcer les investissements dans des technologies

prometteuses. Alors que la Chine domine le marché des batteries électriques,, l'Europe dispose d'un potentiel énorme pour occuper une position de leader stratégique sur le marché des carburants

liquides à faible émission de carbone, qui constitue l'une des sources d'énergie les plus efficaces pour les transports de demain.



Ces carburants liquides à faible teneur en carbone peuvent réduire immédiatement les émissions CO₂. Ils sont parmi les meilleures solutions les plus efficaces grâce à la présence d'une infrastructure complète et fiable (stations-service) déjà existante et peuvent ainsi atteindre le consommateur sans efforts ni investissements importants, ce qui est un avantage par rapport aux voitures électriques : subvention à l'achat, développement de stations de charge électriques et câblage électrique massif de notre pays. De plus, rien ne garantit que l'énergie proviendra uniquement de sources renouvelables.

Une complémentarité de moteurs (thermique, électrique, hydrogène, etc.) est nécessaire pour répondre aux différents besoins de mobilité.

ⁱ WLTP= Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

ⁱⁱ RDE = Real driving emissions conduit en conditions réelles)

ⁱⁱⁱ ADAC, CF-Faktor: Braucht es noch Übergangs-Regelungen? (18.2.2019) <https://bit.ly/2V5tDkF>

^{iv} Concawe – Etudes Ricardo en Aeris - A comparison of real driving emissions from Euro 6 diesel passenger cars with zero emission vehicles and their impact on urban air quality compliance – Urban air quality study: extension (avril 2018)