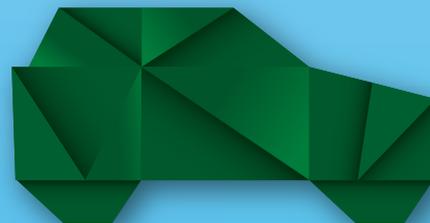
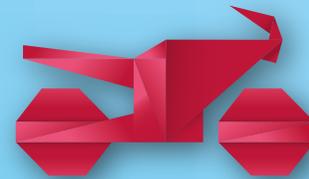
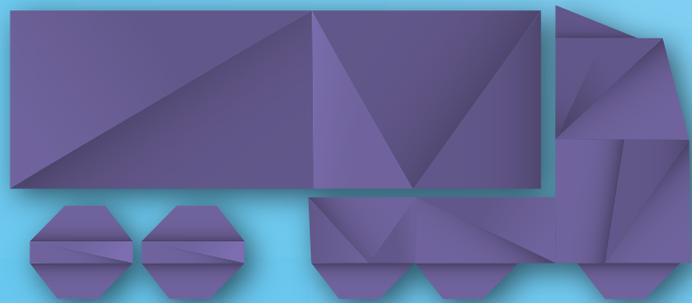


Mémoirendum politique

ÉLECTIONS 2024



Fondations de la transition énergétique



Notre secteur propose des solutions multi-énergies

Notre secteur produit, stocke et met sur le marché de l'énergie pour le transport et le chauffage, ainsi que des matières premières pour le secteur pétrochimique. Avec 47 % de l'offre d'énergie finale de notre pays en 2022, il constitue un maillon essentiel de l'approvisionnement énergétique. La transition énergétique est en route. Nos entreprises se transforment en acteurs multi-énergies et travaillent aux **solutions durables innovantes de demain**. Le développement de technologies et de carburants bas carbone et renouvelables est essentiel à cet égard. Ils offrent des solutions concrètes pour l'industrie, le transport routier, maritime et aérien, ainsi que pour le chauffage des bâtiments. En outre, de plus en plus de matières premières bas carbone seront produites pour le secteur pétrochimique.

L'inclusion et la complémentarité technologiques devraient toujours constituer la base d'une **transition énergétique efficace, rapide et socialement acceptable** mais également **abordable** où 'toutes' les solutions énergétiques bas carbone doivent avoir une chance égale dans le mix énergétique.

Il est essentiel de renforcer la compétitivité de notre **industrie**, dans l'un des plus grands clusters pétrochimiques au monde et dans un marché

international de plus en plus concurrentiel. Les raffineries belges disposent de tous les atouts pour continuer à jouer un rôle important et durable dans la transition énergétique. Elles doivent néanmoins pouvoir opérer dans un **cadre juridique stable** et dans un **environnement politique stimulant** pour attirer les investissements nécessaires à leur transformation.

Dans le domaine du transport, les voitures et camionnettes devraient être presque entièrement électrifiées à terme. Cette évolution prendra du temps. Notre secteur est un partenaire clé de cette évolution, avec un nombre croissant de bornes de recharge électriques installées dans les stations-service. Dans le cadre du règlement européen fixant les normes d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves, **l'Europe laisse la porte ouverte aux voitures thermiques roulant avec des 'carburants neutres en CO₂' après 2035**. La Belgique doit en tenir compte dans sa politique du transport, tout particulièrement dans son Plan National Energie & Climat. Les carburants bas carbone et renouvelables peuvent d'ores et déjà réduire les émissions de CO₂ du parc automobile existant. Ces carburants devraient être encouragés afin que tous les automobilistes puissent contribuer au verdissement du transport en ne laissant personne au bord de la route.

Ils pourront également être utilisés dans les secteurs de transport plus difficiles à électrifier comme l'aviation, le transport maritime et le transport routier lourd.

Notre secteur tend la main aux décideurs politiques pour apporter des solutions aux nombreux défis économiques, environnementaux et sociaux. Ce document contient diverses recommandations concrètes visant à inspirer la politique et à contribuer à sa mise en œuvre.



Wim De Wulf
Secrétaire général



Bernadette Spinoy
Présidente



1. Inclusivité technologique pour les solutions énergétiques : besoin d'un mix énergétique diversifié

L'inclusion technologique (ouverture) implique que 'toutes' les solutions innovantes et complémentaires en matière d'énergies renouvelables aient une place dans le mix énergétique. La réduction des émissions de CO₂ du transport, entre autres, a commencé en vue d'une Europe climatiquement neutre en 2050. Les voitures et camionnettes devraient être largement électrifiées à l'horizon 2050. Il reste toutefois des incertitudes. Pour décarboner l'ensemble des secteurs dans notre pays d'ici 2050, il faudra **tripler la production**

d'électricité et la production d'électricité 'renouvelable' devra même être 15 fois plus importante qu'aujourd'hui¹. L'électricité verte produite devra donc être allouée en priorité aux différents secteurs en fonction de son efficacité énergétique. Dans le cas du transport maritime, aérien ou par camion, l'électrification complète sera plus difficile à réaliser que pour les voitures particulières. C'est pourquoi un **mix de solutions énergétiques complémentaires est nécessaire**, y compris des carburants bas carbone et renouvelables.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Une enquête² révèle que 70 % des Belges estiment que les citoyens doivent toujours rester libres de choisir eux-mêmes le type de voiture/motorisation (essence, diesel, hybride, électrique, ...). La majorité des Belges estime que les carburants alternatifs (tels que l'hydrogène, les carburants bas carbone et de synthèse) peuvent contribuer au verdissement du transport.

¹ Étude Enersangi 2022 : « Le potentiel de production des carburants liquides bas carbone et renouvelables des raffineries belges en 2050 »

² Enquête européenne (2019) réalisée par Fuels Europe (www.fuelseurope.eu) auprès de 10 000 répondants, dont 1 005 en Belgique

Recommandations politiques

L'inclusivité technologique et les solutions énergétiques complémentaires doivent toujours constituer la base des décisions politiques visant à réduire les émissions de CO₂. En d'autres termes, aucune technologie bas carbone ne doit être exclue a priori. Toutes les solutions énergétiques bas carbone pertinentes doivent avoir une place dans le mix énergétique (industrie, transport, ...).

- Elles permettent de répondre à différents besoins.
- Un mix énergétique diversifié est crucial pour la sécurité de l'approvisionnement énergétique.
- Cela permet la faisabilité économique du développement et de l'évolution des infrastructures énergétiques nécessaires.

La transition vers un **transport décarboné, abordable et socialement** acceptable doit laisser le choix (conditions équitables) entre toutes solutions énergétiques telles que l'électricité, l'hydrogène et les carburants bas carbone et renouvelables.



2. Contribution des raffineries à la transition énergétique

Les raffineries belges contribuent positivement à la balance commerciale belge, à la sécurité de l'approvisionnement énergétique de notre pays, ainsi qu'à la chaîne de valeur pétrochimique belge. Elles constituent une base solide pour la transition énergétique sur le long terme grâce à :

- La part croissante de matières premières renouvelables dans le raffinage : biomasse, hydrogène renouvelable, etc.
- La part croissante des matières premières pour la pétrochimie, en ce compris le recyclage chimique (économie circulaire).
- Leur position idéale au cœur de l'Europe pour approvisionner les secteurs maritime et aérien en énergies renouvelables (Sustainable Aviation Fuel, biocarburants, carburants de synthèse, ...).

Une étude récente³ montre qu'en 2050, la production des raffineries de notre pays pourrait se composer à 90 % de produits renouvelables et bas carbone. Une réorientation de la production de carburants fossiles vers des énergies bas carbone et renouvelables pourrait réduire les

émissions de CO₂ d'environ 20 millions de tonnes/an. L'investissement pour cette transformation est estimé à 20 milliards d'euros d'ici 2050. En outre, une étude de l'agence flamande Vlaio⁴ met en avant différentes trajectoires de transition et l'importance de l'utilisation de

la biomasse comme énergie et matière première, de l'utilisation accrue de l'hydrogène et du captage et stockage (CCS) ainsi que de l'utilisation (CCU) du CO₂. Les raffineries belges sont bien positionnées pour jouer un rôle clé dans ces domaines.

Flux croissant de matières premières renouvelables et recyclées pour la production de carburants bas carbone et renouvelables, ainsi que de matières premières pour la pétrochimie.



³ Étude Enersangi 2022 : « Le potentiel de production des carburants liquides bas carbone et renouvelables des raffineries belges en 2050 »

⁴ Deloitte - « Naar een koolstofcirculaire en CO₂-arme Vlaamse industrie », par Vlaio (novembre 2020). Étude réalisée par Deloitte Belgique en collaboration avec la VUB-IES, Climact et AMS.

Recommandations politiques

E Un cadre politique stable, cohérent et stimulant à long terme (y compris le financement) est nécessaire pour encourager les investissements dans les technologies de réduction des émissions dans les raffineries. La Belgique, à l’instar de ce qui se fait chez nos voisins, devrait envoyer un signal clair pour attirer plus d’investissements dans notre pays.

- La flexibilité technologique est essentielle pour donner toutes leurs chances aux futures technologies. Des technologies prometteuses ne peuvent pas être exclues à l’avance.
- L’Europe reconnaît le ‘Carbon Capture Storage and Utilisation’ (CCSU) en tant que technologie stratégique ‘net zéro’. Notre pays doit également s’engager dans cette voie par des incitations à l’investissement afin d’accélérer sa transition et de soutenir son développement.
- Une politique d’octroi de permis transparente, stable et claire est essentielle pour soutenir les investissements futurs.
- Financement : la mise en place de mécanismes pour limiter les risques financiers (par exemple des ‘Carbon Contracts for Difference’).
- Les revenus de l’ETS (transport et bâtiments) en Belgique doivent être en partie réinvestis dans des projets innovants afin de soutenir leur transition énergétique.

E Préserver la compétitivité des raffineries dans la transition énergétique et garantir des conditions de concurrence équitables par rapport aux autres pays européens.

- Développer l’infrastructure nécessaire pour le captage de CO₂, pour l’électricité, l’hydrogène et d’autres solutions énergétiques renouvelables par le biais de partenariats avec des pays tels

que les Pays-Bas, le Royaume-Uni, le Danemark et la Norvège. Nos raffineries peuvent jouer un rôle essentiel à cet égard.

- La politique industrielle devrait soutenir le ‘co-processing’ (biocarburants et RFNBO⁵) en vue d’une utilisation efficace, à court et moyen terme, de produits bas carbone dans les raffineries. Ceci accélérera la transition énergétique.
- L’utilisation accrue de l’électricité (dans plusieurs domaines) et de l’hydrogène requiert une disponibilité croissante d’électricité renouvelable.
- L’industrie européenne est confrontée à un désavantage concurrentiel sur le plan des coûts de l’énergie et du CO₂. Une protection adéquate contre le ‘carbon leakage’ (par exemple via le CBAM⁶) est essentielle. En Europe, il convient également d’éviter le goldplating par les États membres.
- Les raffineries constituent la base de l’industrie pétrochimique et joueront un rôle clé dans l’économie circulaire, grâce au recyclage chimique des matières plastiques. Pour que cela soit économiquement réalisable, une transition progressive vers l’utilisation de matières premières recyclées et/ou renouvelables est nécessaire⁷.
- Mettre en place des mécanismes de ‘book & claim’ transfrontaliers afin de garantir un accès flexible de l’industrie et du transport aux carburants bas carbone.

E Les terminaux/entreprises de stockage ont besoin d’un cadre de permis stable et stimulant pour accélérer leur transformation :

- Pour l’importation et l’approvisionnement d’énergies innovantes bas carbone et renouvelables (comme l’hydrogène, les biocarburants avancés et les e-fuels) dans notre pays.

⁵ Renewable fuels of Non-Biological Origin, biocarburants avancés et carburants renouvelables d’origine non biologique.

⁶ CBAM = Carbon Border Adjustment Mechanism

⁷ Principe de « Mass balancing ».



3. Les carburants liquides bas carbone et renouvelables doivent être pleinement reconnus et soutenus

Les carburants liquides bas carbone et renouvelables ne proviennent pas de sources fossiles et ne sont pas en concurrence avec les cultures alimentaires :

- Les **biocarburants avancés** utilisent des plantes non comestibles et certaines parties de plantes alimentaires et

fourragères (saule, copeaux de bois ou paille), des graisses (huile de friture usagée, graisses animales) ou des déchets organiques.

- Les **carburants de synthèse** (e-fuels) sont produits à partir d'hydrogène vert, de CO₂ capté et d'électricité renouvelable (solaire, éolien, etc.).

Ils utilisent l'infrastructure de distribution existante (stations-service) et peuvent être utilisés dans les moteurs actuels (sans modification) contribuant ainsi concrètement à la décarbonation du parc automobile.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Il existe déjà un biocarburant avancé, le 'HVO'⁸, qui émet jusqu'à 90 % de CO₂ en moins que son équivalent fossile. Toutefois, ce carburant est soumis au même niveau d'accises, ce qui n'incite pas les consommateurs à le choisir.

Recommandations politiques

La politique en général et le **Plan National Energie-Climat en particulier devraient pleinement reconnaître et soutenir les carburants bas carbone et renouvelables** en autorisant un large éventail de biocarburants (avancés) et de carburants renouvelables d'origine non biologique (RFNBO), comme le prévoit la Directive européenne RED relative aux énergies renouvelables.

Ces carburants peuvent être utilisés dans les voitures et camionnettes, avant d'être déployés dans des domaines du transport plus difficiles à électrifier comme l'aviation (avec les SAF⁹), le transport maritime et le transport par camion.

Une **transposition rapide et adéquate de la future Directive sur les énergies renouvelables RED III** dans la législation belge : une flexibilité

maximale (conformément à la Directive européenne, donc davantage que la loi belge RED II actuelle) est nécessaire pour satisfaire aux ambitions accrues dans le domaine des énergies renouvelables.

Il convient de veiller à un **traitement fiscal incitatif et équitable de toutes les solutions énergétiques bas carbone** (level playing field). Une réduction des accises sur les carburants bas carbone et renouvelables pourrait accélérer la transition énergétique. Dans son rapport 2022, l'Agence internationale de l'énergie¹⁰ recommande à notre pays de réduire les accises sur les biocarburants avancés afin d'encourager leur déploiement dans le transport.

Une harmonisation belge complète par rapport au cadre européen **RED & ETD**¹¹ doit être assurée.

⁸ HVO, abréviation de « hydrogenated vegetable oil », huile végétale hydrogénée. Déjà disponible dans certaines stations-service sous l'appellation « diesel XTL ».

⁹ SAF = « Sustainable Aviation Fuel », carburant d'aviation durable

¹⁰ Agence internationale de l'énergie (AIE) : Belgium 2022 – Energy Policy Review, p.149

¹¹ Directive sur les énergies renouvelables (RED) et directive sur la taxation de l'énergie (ETD)



4. Camions : un mix énergétique diversifié est nécessaire pour des émissions CO₂ nettes zéro

Pour réaliser les objectifs climatiques de ce secteur économique vital, on ne peut prendre le risque de miser que sur une seule technologie. Contrairement aux voitures et camionnettes qui pourraient d'ici 2035 majoritairement rouler à l'électricité, cette transition sera plus difficile à réaliser pour l'ensemble du secteur des camions. Le manque potentiel d'infrastructures de

recharge suffisantes pour les camions électriques et l'importante variabilité des performances des batteries en fonction des conditions météorologiques créent des incertitudes, en particulier pour les trajets longue distance. Des solutions énergétiques complémentaires comme les carburants bas carbone et renouvelables seront nécessaires en fonction des distances à parcourir.



Recommandations politiques

- ☞ La politique de transport de notre pays devrait miser sur un **mix énergétique diversifié et évolutif** (électricité, hydrogène, carburants bas carbone et renouvelables) pour assurer une transition énergétique efficace et économiquement réaliste du transport par camion.
- ☞ Les émissions de CO₂ des camions peuvent **d'ores et déjà** être considérablement réduites grâce aux **carburants bas carbone et renouvelables existants (notamment le HVO¹²)**. Ceux-ci sont disponibles, mais devraient être encouragés fiscalement.
- ☞ Une **réduction des accises pour les carburants bas carbone et renouvelables** pour créer un 'level playing field' fiscal pour toutes les solutions énergétiques. Ainsi, les consommateurs seraient davantage incités à choisir ces carburants innovants.
- ☞ Le niveau du **diesel professionnel¹³ doit rester compétitif** par rapport à celui des pays voisins, afin de maintenir des conditions de concurrence égales pour le secteur du transport belge.

¹² HVO, abréviation de « hydrogenated vegetable oil », huile végétale hydrogénée. Déjà disponible dans certaines stations-service sous l'appellation « diesel XTL ». Ce carburant peut déjà réduire les émissions de CO₂ de 90 % par rapport au diesel conventionnel.

¹³ Remboursement partiel des accises payées sur le diesel pour le secteur du transport professionnel.



5. Voitures : le parc automobile actuel peut également contribuer à un transport net zéro, l'Europe autorise les carburants neutres en CO₂

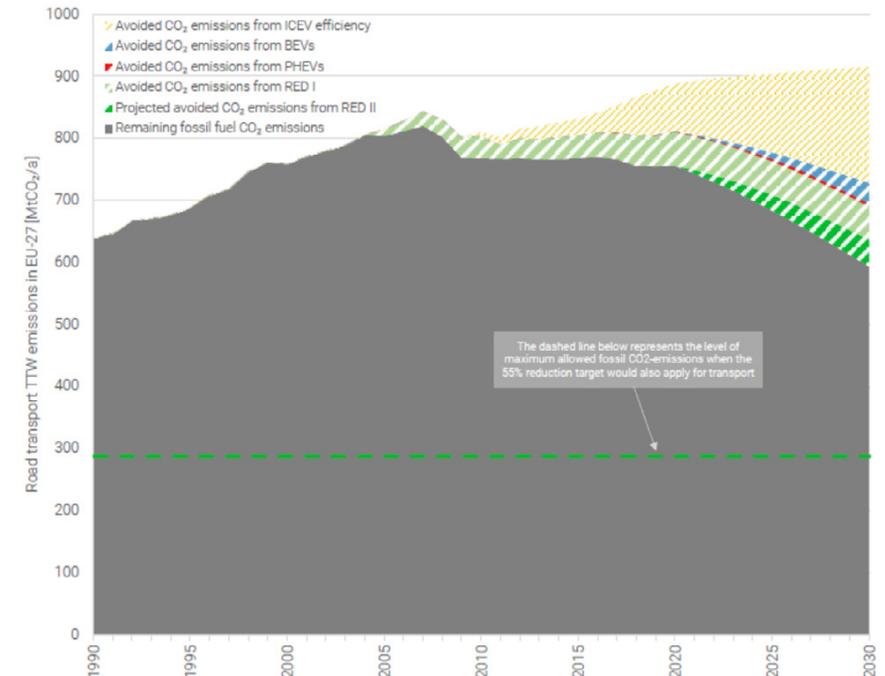
La transition énergétique des voitures particulières passe par des mesures complémentaires :

- 1. un **'modal shift'** via différentes alternatives de transport.
- 2. une **baisse de la consommation d'énergie** et une **augmentation de l'efficacité énergétique** (p.e. des moteurs).
- 3. un déploiement de **solutions énergétiques bas carbone et renouvelables**.

La décision de l'Europe d'autoriser les nouvelles voitures à moteur à combustion utilisant des 'carburants neutres en CO₂'¹⁴ après 2035 permettrait à ces voitures également de contribuer

efficacement à la réduction des émissions de CO₂. Ceci s'applique aussi au parc automobile actuel. Aujourd'hui pourtant, ces voitures sont 'oubliées' par la politique !

L'électromobilité a démarré et connaît un certain nombre d'incertitudes : déploiement de l'infrastructure de recharge, autonomie du véhicule, prix et disponibilité des métaux rares, disponibilité de l'électricité verte¹⁵. C'est pourquoi des alternatives doivent être disponibles à court et moyen terme pour les 6 millions de voitures roulant à l'essence et au diesel dans notre pays et qui sont en mesure de rouler avec des carburants bas carbone et renouvelables.



Décarbonation européenne des voitures particulières d'ici 2030

Europe Road Transport Tank To Wheel (TTW) CO₂ emission¹⁶

Sur la base de la législation européenne existante, à court terme, le verdissement des voitures viendra principalement de la modernisation du parc automobile actuel (jaune) et de l'utilisation de carburants renouvelables (vert clair et vert foncé).

L'électrification (bleu+rouge) aura initialement un impact limité en raison de la conversion progressive du parc automobile.

Cette situation est comparable en Belgique.

¹⁴ La Commission européenne présentera une définition à l'automne 2023.

¹⁵ En Belgique, moins de 20 % de l'électricité produite provient de sources renouvelables.

¹⁶ Studio Gear Up : « Low carbon mobility with renewable fuels », septembre 2021.

Recommandations politiques

Compte tenu de la décision de l'Union européenne d'autoriser **après 2035** des nouvelles voitures à moteur à combustion roulant exclusivement avec des '**carburants neutres en CO₂**', la Belgique doit en tenir compte dans sa politique de transport en général et dans son Plan National Energie Climat (PNEC) en particulier, en **évitant toute forme de goldplating**. La proposition du PNEC de préconiser 2030 comme date de sortie des voitures thermiques neuves en Belgique :

- Ne respecte pas le cadre européen et comporte un risque de distorsion du fonctionnement du marché intérieur. Sa faisabilité juridique peut également être remise en question.¹⁷
- Est un véritable défi, compte tenu du taux de pénétration actuel du marché des véhicules électriques et du rythme de déploiement de l'infrastructure de recharge. La Cour des comptes européenne a récemment tiré la sonnette d'alarme en soulignant que les voitures à batteries risquaient de connaître une pénurie de matières premières en Europe.
- Pose la question de la disponibilité d'électricité renouvelable en quantité suffisante en Belgique.
- Une interdiction n'est pas fondée si aucune analyse du cycle de vie n'est disponible (cf. Accord Gouvernement Fédéral 2020).

C'est pourquoi nous plaidons pour une harmonisation totale du PNEC avec le cadre européen :

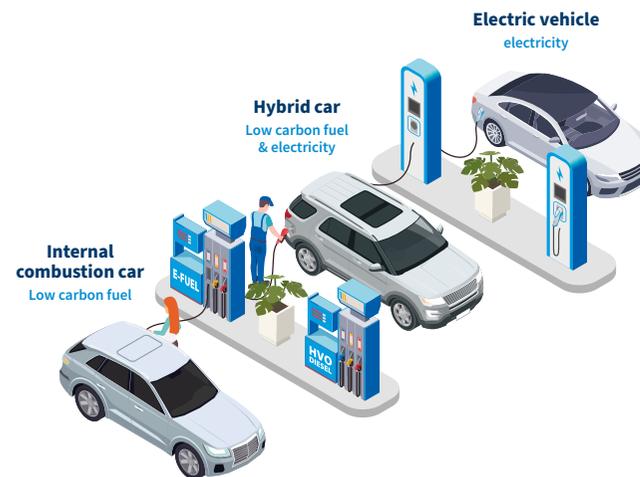
- Le respect du calendrier européen (2035).
- Autoriser dans notre pays les nouvelles voitures à moteur à combustion roulant avec des '**CO₂ neutral fuels**' après 2035.

En 2035, la majorité des voitures circulant sur nos routes auront encore toujours un moteur à combustion. On observe une hausse du marché des voitures d'occasion et de l'âge moyen du parc automobile. **Ces voitures peuvent également contribuer efficacement à la décarbonation du transport**, avec l'utilisation progressive de biocarburants avancés et de carburants de synthèse ultérieurement : *« don't change the car, just change the fuel ».*

LE SAVIEZ-VOUS ?

Une voiture hybride équipée d'un biocarburant avancé (tel que le HVO) affiche, sur l'ensemble de son cycle de vie, des émissions nettes de CO₂ inférieures de 20 % à celles d'une voiture électrique moyenne fonctionnant sur batterie !

¹⁷ Suivi de la mise en oeuvre des politiques climatiques fédérales 2021-2030 (p.72).





6. Les stations-service doivent toujours pouvoir proposer des solutions énergétiques multiples

Les stations-service proposent de plus en plus aux automobilistes et aux chauffeurs de camions des solutions multi-énergies, avec des carburants liquides conventionnels, bas carbone et renouvelables, ainsi que des bornes de recharge pour véhicules électriques et de l'hydrogène. Des bornes de recharge pourraient être installées sur quelque 3.500 stations-service à l'horizon 2030. En outre, celles-ci proposeront une gamme élargie de produits et services : alimentation, carwash, covoiturage, hub internet (télétravail), points de retrait e-commerce, etc.

Recommandations politiques

- Une **politique de permis transparente et flexible** est nécessaire pour **tous les vecteurs énergétiques** : électricité, carburants renouvelables, bas carbone et conventionnels, etc. Ceci permet aux différents acteurs du marché de s'adapter au rythme d'une transition énergétique conforme à la demande du marché local.
- Les permis de concession :
 - Doivent toujours **permettre une offre diversifiée** : bornes de recharge électriques et pompes à carburant, entre autres, pour les carburants bas carbone. Tous les carburants repris dans la directive européenne sur l'énergie renouvelable (RED) doivent pouvoir y avoir une place.
 - Doivent assurer des **conditions commerciales compétitives** (aspects sociaux, horaires d'ouverture, ...) pour tous les types de stations-service (multi-énergie, bornes de recharge rapide, ...).
- Pour soutenir le développement de l'électromobilité (bornes de recharge rapides dans les stations-service), **l'accès à une puissante infrastructure électrique** est nécessaire.
- Il est nécessaire de reconnaître le rôle social des stations-service proposant à la fois des produits alimentaires et non alimentaires, ainsi que différents services (carwash, voitures partagées, ...). Pour ce faire, elles doivent bénéficier de conditions d'exploitation compétitives tenant compte de leur spécificité.
- Nous plaignons en faveur d'une **offre plus large de carburants liquides bas carbone** dans les stations-service, comme le diesel **B20**¹⁸ et l'essence **E85**¹⁹, soutenus par des incitations fiscales adéquates (baisses d'accises).

¹⁸ Le diesel B20 contient au maximum 20 % de biocomposants et est aujourd'hui uniquement destiné à une utilisation dans un groupe spécifique de véhicules qui utilisent ces carburants de manière contrôlée.

¹⁹ Carburant composé à 85 % de bioéthanol et à 15 % d'essence.



7. Les zones basses émissions (LEZ) doivent autoriser les voitures qui respectent les seuils d'émissions officiels (Euro 6d)

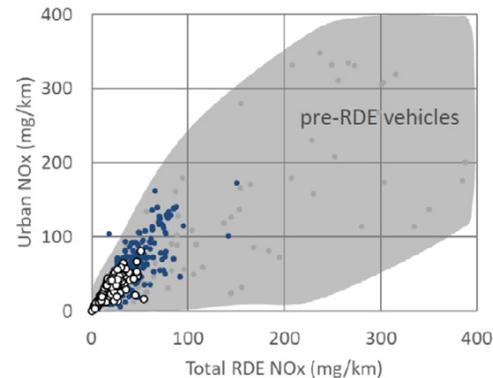
Les décisions, d'une part, de la région flamande de ne plus autoriser les voitures diesel (2031) et essence (2035) dans les zones basses émissions d'Anvers et de Gand et, d'autre part, celle de la Région de Bruxelles-Capitale (interdiction du diesel en 2030 et de l'essence en 2035) ne tiennent pas compte des évolutions

Emissions NOx des voitures diesel

Dans ce graphique, les petites boules blanches sont les voitures diesel Euro 6d les plus récentes qui respectent les valeurs limites d'émissions d'oxyde d'azote (NOx) européennes (80 mg/km) lors de tests en conditions de conduite réelles. Certains modèles émettent déjà des émissions quasi indétectables.

Source: Association for Emissions Control by Catalyst (AECC)

technologiques d'aujourd'hui. Les nouvelles voitures diesel (depuis la norme Euro 6d) respectent les valeurs limites officielles de qualité de l'air (particules fines et oxyde d'azote NOx), comme le démontrent les nouveaux tests officiels indépendants obligatoires, notamment en conditions de conduite réelles.



QU'EST-CE QUI A CHANGÉ ?

1. En Europe, les véhicules nouvellement immatriculés sont désormais soumis à l'obligation de tests officiels selon le cycle d'essai WLTP²⁰ sur banc d'essai, complété par un test RDE²¹ dans des conditions réelles de conduite sur route.
2. Depuis 2020, la nouvelle norme Euro 6d est en vigueur et impose des conditions d'émission plus strictes pour les particules fines et le NOx. Le renouvellement continu du parc automobile, avec des véhicules Euro 6d, améliorera significativement la situation d'année en année.
3. Les progrès technologiques ont permis de réduire significativement les émissions, parfois à des niveaux indétectables : des moteurs plus efficaces, l'introduction de filtres à particules performants, la technologie de la réduction catalytique sélective et l'utilisation de l'Adblue, qui transforme les NOx en gaz inoffensifs.

²⁰ WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure

²¹ RDE = Real Driving Emissions (conditions de conduite réelles)



Recommandations politiques

- Ⓔ Les **performances technologiques** des voitures modernes, qui respectent les normes d'émissions officielles, doivent toujours constituer la base des décisions politiques, au lieu d'exclure a priori des motorisations spécifiques dans une LEZ.

- Ⓔ **L'accès à une LEZ** ne devrait être basé que sur les prestations selon les **normes d'émissions officielles européennes**. Les voitures (depuis la norme Euro6d) qui respectent les valeurs d'émissions officielles en matière de qualité de l'air (particules fines et NOx) devraient toujours être autorisées dans une LEZ.

- Ⓔ En cas de dépassements ponctuels locaux d'émissions, des **mesures locales temporaires** peuvent être prises (comme lors des alertes smog) au lieu d'une interdiction globale dans toute la ville touchant tous les automobilistes et avec un impact négatif sur les activités sociales et économiques.
 - D'ici 2030, pratiquement toutes les voitures circulant dans une LEZ respecteront au minimum la norme Euro 6d et les seuils d'émissions, de sorte que **l'interdiction** des voitures diesel et essence est **inutile**.
 - Interdire uniquement les voitures thermiques dans une LEZ est un **traitement inégal** parce qu'aujourd'hui, les particules fines proviennent principalement du freinage et de l'usure des pneus, et donc aussi et surtout des voitures électriques 'plus lourdes' qui ne sont toutefois pas soumises à l'interdiction.



8. Une réforme fiscale doit encourager toutes les solutions énergétiques bas carbone et renouvelables

La fiscalité sera de plus en plus utilisée, notamment au niveau de la politique européenne, pour atteindre les objectifs climatiques. Il est important que les réformes fiscales ne compromettent pas l'approvisionnement énergétique et soutiennent la recherche, la capacité d'innovation et la compétitivité des entreprises. La base des réformes fiscales doit être la promotion de « toutes » les formes d'énergie en fonction de leur impact positif sur le climat. L'objectif d'une réforme fiscale doit être de donner un signal de prix crédible pour orienter progressivement les choix des citoyens vers des solutions décarbonées. Et ce dans le cadre d'un 'level playing field' fiscal.

Recommandations politiques

- Les réformes fiscales doivent **inciter progressivement les citoyens à opter pour des solutions bas carbone abordables** pour, entre autres, le transport et le chauffage. Elles doivent tenir compte des carburants renouvelables d'origine tant biologique que non biologique et de la partie renouvelable des carburants conventionnels selon leur niveau de réduction des émissions de CO₂ nettes.
- Toutes les solutions énergétiques bas carbone et renouvelables (électricité, hydrogène et carburants bas carbone) devraient bénéficier d'incitants fiscaux, par exemple des niveaux d'accises différenciés (cf. directive **ETD**²²).
- ETS²³ Transport : Energia soutient la transposition de l'ETS Transport afin d'encourager les citoyens à opter davantage pour des alternatives durables, parmi lesquelles les **biocarburants avancés** (et les **carburants de synthèse** dans le futur).
 - Les revenus estimés à 750 millions d'euros de l'ETS Transport en Belgique doivent être en partie utilisés pour investir dans des solutions soutenant la transition énergétique (par exemple CO₂, H₂ et dérivés dans ce domaine).
- Le niveau du **diesel professionnel doit rester compétitif** par rapport à celui des pays voisins, afin de maintenir des conditions de concurrence équitables pour le secteur du transport belge.

²² ETD = Energy Taxation Directive

²³ ETS = Emissions Trading System



9. Chauffage des bâtiments : des solutions énergétiques complémentaires pour satisfaire des besoins divers

Si nous voulons atteindre les objectifs climatiques européens, nous devons nous chauffer autrement. Se chauffer à un prix acceptable est une priorité. Le politique a choisi de ne plus autoriser de nouvelles chaudières au mazout (différences entre Régions). Remplacer le chauffage au mazout par le chauffage au gaz naturel ne contribue pas à long terme à la réduction des émissions de gaz à effet de serre²⁴. Les nouvelles chaudières (au mazout) modernes consomment jusqu'à 30 % d'énergie en moins et

émettent 30 % de CO₂ en moins que les anciennes installations. Elles sont parfaitement combinables avec l'énergie renouvelable d'un chauffe-eau solaire ou d'une pompe à chaleur. Elles peuvent être utilisées sans problème avec des combustibles liquides bas carbone et renouvelables. Les pompes à chaleur seules ne constituent pas une option envisageable partout (par exemple dans les bâtiments mal isolés), nécessitent des investissements importants et leur rentabilité est difficile à calculer.

Recommandations politiques

- E** L'**efficacité énergétique** est la pierre angulaire, avec comme priorité le soutien aux performances énergétiques des bâtiments (mesures d'isolation).
- E** Dans les bâtiments difficiles à rénover (où les pompes à chaleur ne constituent pas la seule option), il convient d'autoriser des **systèmes de chauffage hybrides** combinant plusieurs sources d'énergie. Elles peuvent contribuer efficacement aux objectifs climatiques en combinant l'électricité renouvelable et les combustibles liquides bas carbone (par exemple le HVO²⁵ et le R33²⁶).

²⁴ Étude RDC Environment – mise à jour 2020

²⁵ HVO, abréviation de « hydrogenated vegetable oil », huile végétale hydrogénée. Déjà disponible dans certaines stations-service sous l'appellation « diesel XTL ». Ce carburant peut déjà réduire les émissions de CO₂ de 90 % par rapport au diesel conventionnel.

²⁶ Le R33 est un mélange de 67 % de mazout conventionnel et de 33 % de combustible renouvelable.



10. Social : opportunités pour les travailleurs dans la transition énergétique

Le coût salarial élevé en Belgique reste un handicap par rapport à nos pays voisins, surtout dans un secteur caractérisé ces dernières années en Europe par une concurrence accrue, et la fermeture de plusieurs raffineries, dont une en Belgique.

La transformation des entreprises de notre secteur (raffinage, stockage et distribution) dans la transition énergétique et le développement de nouveaux carburants bas carbone et renouvelables nous font porter un regard nouveau sur l'avenir. Ce constat concerne également le domaine

social, où les nouvelles compétences (capacité d'apprentissage, faculté d'adaptation, connaissances numériques, ...) seront plus que jamais nécessaires. Cette évolution permettra aux travailleurs du secteur de devenir des acteurs actifs de la transition énergétique, avec de nouvelles perspectives de développement de carrière. Prendre le virage de la transition énergétique avec efficacité et renforcer l'employabilité des travailleurs du secteur est une opportunité qui peut être réalisée grâce à un dialogue constructif avec les partenaires sociaux.

Recommandations politiques

- E** Les pouvoirs publics doivent continuer à réduire le handicap salarial avec les pays limitrophes afin de maintenir, voire même de renforcer, la compétitivité de notre secteur dans un contexte international.
- E** Il est important de donner un coup de pouce aux formations STEM²⁷ pour préparer les jeunes à développer des solutions innovantes et durables pour notre secteur.
- E** Les pouvoirs publics devraient soutenir le monde des entreprises pour qu'il puisse aider les travailleurs à acquérir de nouvelles compétences en matière de transition énergétique et de digitalisation et créer un 'pool de main-d'œuvre' large et diversifié.

²⁷ STEM = Science – Technology – Engineering – Mathematics.

10 Recommandations politiques

- 1 Inclusivité technologique (ouverture)** pour donner une place à 'toutes' les solutions énergétiques innovantes bas carbone et renouvelables dans un mix énergétique diversifié.
- 2 Un cadre de politique industrielle stable, cohérent et stimulant, y compris le financement**, pour encourager les investissements dans les technologies de réduction des émissions (p.e. CCSU) dans les raffineries belges. Pour réaliser la transition énergétique dans le secteur, soumis à une concurrence internationale croissante, un level playing field par rapport aux autres pays est essentielle.
- 3 La reconnaissance et le soutien d'un large éventail de carburants bas carbone et renouvelables** dans le Plan National Énergie-Climat (PNEC). Ces carburants seront nécessaires pour les segments du **transport difficiles à électrifier** comme l'aviation, le transport maritime et le transport routier lourd.
- 4 Transition énergétique des camions :** Ce segment du transport, difficile à électrifier entièrement, nécessite un mix énergétique diversifié (électricité, hydrogène, carburants bas carbone et renouvelables, etc.) pour garantir une décarbonation efficace et économiquement réaliste.
- 5 Transition énergétique des voitures :** Compte tenu de la décision de l'Europe d'autoriser, après 2035, les véhicules à moteur à combustion roulant exclusivement avec des 'carburants neutres en CO₂', nous plaidons en faveur d'une **harmonisation complète du PNEC avec le cadre européen**. Pas de 'goldplating'.
- 6 Stations-service multi-énergies :** Une politique de permis transparente et flexible est nécessaire, une station-service devant toujours avoir la possibilité de proposer des solutions multi-énergies.
- 7 Les zones basses émissions (LEZ)** doivent toujours autoriser les voitures qui respectent les normes d'émissions officielles de qualité de l'air (voitures Euro 6d).
- 8 La réforme fiscale (transport)** doit orienter le choix des citoyens vers des solutions de mobilité bas carbone et renouvelables. Nous plaidons pour une réduction des accises sur ces carburants.
- 9 Chauffage bâtiments :** Dans les bâtiments difficiles à rénover (où les pompes à chaleur ne constituent pas la seule option), il convient d'autoriser des systèmes de chauffage hybrides combinant des sources d'énergie bas carbone.
- 10 Social :** Il est important, d'une part, de promouvoir les formations STEM afin de préparer les jeunes aux solutions durables innovantes de demain et, d'autre part, de permettre aux collaborateurs d'acquérir de nouvelles compétences dans les domaines de la transition énergétique et de la digitalisation.