

Projet intégré belge 'Plan National Energie & Climat' *Commentaires FPB*

La Fédération Pétrolière Belge (FPB) souhaite présenter une synthèse de ses commentaires et recommandations relatifs à la consultation publique (thèmes transport et chauffage) dans le cadre du projet intégré du Plan National Energie et Climat (PNEC).

Remarques générales:

- La neutralité technologique devrait être la base de toute décision, pour permettre à différentes technologies (complémentaires) à faibles émissions de carbone de se développer et d'apporter des solutions aux citoyens et à la société. Ceci doit s'opérer sur un terrain d'égalité (level playing field) pour encourager ainsi les efforts et les investissements afin de produire et utiliser ces technologies à grand échelle. Pour ce faire, un cadre politique clair et stable est indispensable.
- Les alternatives aux carburants liquides seront difficiles à remplacer dans les années à venir dans des domaines tels que le transport routier, le transport maritime et l'aviation. Leur évolution vers des carburants liquides à faible émission de carbone en tant que solution la plus efficace dans ces secteurs a déjà commencé. Ces innovations doivent donc être encouragées et avoir leur place dans le mix énergétique futur.
- Les combustibles liquides pauvres en carbone ont également leur place à côté de l'électrification des voitures particulières dans le verdissement du transport. Il est important, lorsqu'on fixe les normes CO₂, de prendre en considération le cycle de vie complet ('from Well to Wheel') de toutes les technologies. Une voiture zéro émission est un leurre.
- Les carburants liquides à faible teneur en carbone sont, entre autres, des produits «Bio To Liquid» (à base de biomasse telle que le FAME), la deuxième génération de biocarburants et les futurs e-fuels, carburants synthétiques produits à partir d'électricité renouvelable et neutres en termes d'impact climatique. Ils ont l'avantage de pouvoir être déployés de manière flexible et progressive, sans que le citoyen et la société n'aient à faire des efforts et des investissements particuliers.
- Chauffage des bâtiments: en raison de leur excellent rapport coûts-avantages, leur gain d'efficacité et la réduction des gaz à effet de serre, les chaudières à condensation au mazout sont un excellent choix et peuvent constituer un premier pas vers des installations hybrides dans la transition énergétique où le combustible liquide devient finalement l'énergie additionnelle des énergies renouvelables.

Commentaires sur le projet de NEKP et les sujets de la consultation publique

1. Transport

L'Europe et la Belgique ont décidé d'investir davantage dans les voitures électriques et de leur permettre d'être subventionnées de manière intensive. Il n'est toutefois pas démontré que les voitures électriques apporteraient la solution à tous les besoins de mobilité. Une diversité et une complémentarité de technologies seront nécessaires pour les différents besoins de mobilité. Les carburants liquides à faible teneur en carbone (tels que les carburants synthétiques, les biocarburants) peuvent certainement offrir des solutions dans des domaines où il n'existe pas d'alternatives efficaces, et peuvent donc contribuer à la décarbonisation du transport: principalement dans le transport routier, aérien et une partie du transport maritime. Dans le segment des voitures particulières, les carburants liquides à faible émission de carbone rivaliseront avec les voitures électriques et autres technologies. Cependant, pour mesurer

l'impact CO₂ réel d'un véhicule, il est nécessaire de prendre en compte l'ensemble du cycle de vie de chaque technologie.

Des scénarios ont montré que les carburants liquides à faible émission de carbone pourraient réduire les émissions de gaz à effet de serre des voitures particulières de 87% d'ici 2050 par rapport à 2015¹. Cela répond donc aux objectifs climatiques européens en matière de réduction de CO₂. Il est donc certainement utile d'inclure ces carburants liquides innovants (à faible teneur en carbone) aux côtés d'autres technologies dans le PNEC et dans les plans régionaux. Grâce à l'utilisation de l'infrastructure existante des stations-service et au fait qu'ils peuvent être simplement utilisés dans les moteurs des voitures actuelles et ne sont pas liés à la durée du renouvellement du parc automobile, ils constituent l'une des solutions les plus économiques pour la société et les citoyens. Les émissions de CO₂ dans les transports diminueront immédiatement avec l'utilisation de ces carburants à faible émission de carbone.

La Directive européenne sur les énergies renouvelables (RED II) prévoit une part des énergies renouvelables dans le transport de 14% d'ici 2030, dont 7% au maximum sont des biocarburants de première génération et au moins 3,5% de biocarburants de la deuxième génération. Le reste doit être apporté par des carburants recyclés, des e-fuels, de l'hydrogène vert, de l'électricité verte, etc. Le projet belge PNEC, cependant, vise une part de 20,6% d'énergies renouvelables pour les carburants de transport avec un apport énergétique réel de biocarburants de 14%, sans même tenir compte du double comptage prévues dans la directive. Il s'agit clairement de 'cherry picking' et de 'goldplating'. Le projet du PNEC doit donc être correctement adapté pour être conforme à la RED II.

Qualité de l'air: les moteurs diesel prouvent aujourd'hui qu'ils affectent de moins en moins la qualité de l'air. Grâce aux mécanismes de contrôle européens plus stricts (tests WLTP et RDE), aux nouvelles normes européennes (Euro6 temp et Euro 6d) et aux technologies innovantes (filtres à particules, catalyseurs) de réduction efficace des émissions, les voitures diesel modernes méritent leur place sur nos routes. Dans les zones urbaines, une Zone à basses émissions (LEZ) est une mesure efficace pour améliorer la qualité de l'air si elle est accompagnée d'un contrôle et d'une mise en application strictes. L'interdiction de tous les véhicules à moteur diesel, telle que proposée par la Région de Bruxelles-Capitale d'ici 2030, est donc une erreur et inutile.

2. Fiscalité des carburants

Les accises sur les carburants pour le transport constituent une part historiquement importante de la fiscalité sur l'utilisation des véhicules. Avec l'émergence d'autres sources d'énergie pour le transport, des conditions de concurrence inégales sont apparues compte tenu de la grande disparité des mesures fiscales, et sans base objective. Les carburants liquides à faible teneur en carbone, tels que les biocarburants, sont traités de manière inéquitable aujourd'hui, car ils ne bénéficient d'aucune reconnaissance / incitation fiscale, contrairement à d'autres technologies (tels que le gaz). La Belgique aurait intérêt de prendre en compte l'évolution des carburants de transport actuels dans la fiscalité du transport, qui deviennent également pauvres en carbone et contribuent ainsi aux objectifs climatiques.

3. Bâtiments : chauffage

Une réduction de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ des maisons repose surtout sur les efforts des citoyens. Vu l'ampleur des efforts, les investissements nécessaires devront s'étaler sur de nombreuses années. Le libre choix de la technologie et de diverses sources d'énergie est le meilleur moyen de réaliser la réduction des gaz à effet de serre. Les chaudières à condensation à haut rendement et de plus en plus combinés avec des énergies renouvelables dans des installations hybrides doivent avoir leur place dans la transition vers une société à faibles émissions de carbone. Les citoyens en bénéficieraient si le projet du PNEC tenait compte de cette possibilité.

¹ Fuels Europe: 'A comparison of mass electric vehicles adoption and low-carbon intensity fuels scenarios'

La combinaison de technologies qui constitueraient finalement le meilleur choix n'est pas certaine aujourd'hui et dépend en grande partie de l'état de la maison. La désignation précoce de "gagnants" pourrait coûter cher aux consommateurs et à la société. Les systèmes de chauffage hybrides combinant le mazout et les énergies renouvelables constituent une option intéressante vers une société bas carbone. Le mazout est alors le tampon énergétique qui exclut le risque d'approvisionnement en énergie renouvelable aux moments les plus défavorables (hiver, heures de pointe) et garantit ainsi toujours l'approvisionnement.

Une politique de neutralité technologique laisse la place à toutes les solutions efficaces qui permettent de réduire les émissions de CO₂, qui sont techniquement et économiquement acceptables pour le consommateur et qui peuvent garantir la sécurité d'approvisionnement et le confort thermique. Dans une prochaine étape, le mazout dans son rôle de tampon pourra ensuite être remplacé par des combustibles liquides innovants à faible teneur en carbone, qui offrent une réponse adéquate à la réduction supplémentaire des gaz à effet de serre.

L'interdiction des nouvelles installations au mazout, reprise dans les plans régionaux, devrait être remplacée par une combinaison de mesures «plus positives» assurant très rapidement le remplacement accéléré des installations de chauffage obsolètes et inefficaces par des chaudières à condensation à haut rendement pouvant évoluer ultérieurement en systèmes hybrides qui utiliseront des sources d'énergie renouvelables.

Résumé et recommandations

- Les carburants liquides à faible émission de carbone peuvent contribuer de manière significative à décarboniser le transport et doivent donc être inclus dans le mix énergétique de demain et donc dans le PNEC.
- Les véhicules diesel modernes les plus récents respectent les limites d'émissions atmosphériques et sont donc aujourd'hui justifiés sur nos routes et dans les zones urbaines.
- Le PNEC doit être correctement ajusté pour s'aligner sur le RED II (14% d'énergie renouvelable et application du double comptage).
- Afin de créer des conditions équitables ('level playing field'), les carburants liquides à faible émission de carbone (tels que les biocarburants aujourd'hui) devraient bénéficier du même traitement fiscal que les autres formes d'énergie à faible émission de carbone.
- L'interdiction des nouvelles installations au mazout, reprise dans les plans régionaux, devrait être remplacée par une combinaison de mesures «plus positives» assurant très rapidement le remplacement accéléré des installations de chauffage obsolètes et inefficaces par des chaudières à condensation à haut rendement pouvant évoluer ultérieurement en systèmes hybrides qui utiliseront des sources d'énergie renouvelables.

Fédération Pétrolière Belge
Jean-Pierre Van Dijk, Secrétaire-général
Tél. 02/508 30 01
Mail: jeanpierre.vandijk@petrolfed.be