

## Regard des constructeurs automobiles sur les biocarburants

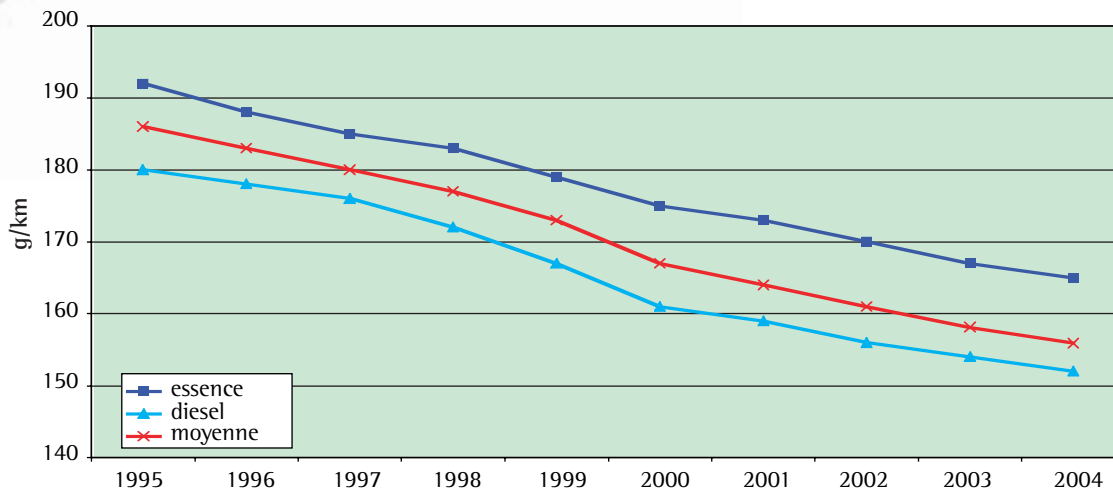
En 2003, le transport routier représentait 16,8% des émissions totales de gaz à effet de serre<sup>1</sup>. Il est reconnu que l'évolution du transport routier est étroitement liée à la croissance économique. Lors de la journée d'étude Rail meets Road II, qui s'est tenue en marge du salon "Truck & Transport", il a été démontré qu'une augmentation du produit intérieur brut de 1% entraîne une hausse du transport de personnes et de marchandises de 0,8% et de 1,2% respectivement. Vu les grandes ambitions nourries par la Belgique dans le cadre du renforcement de sa position en tant que porte d'accès logistique d'Europe, et vu la capacité limitée du trafic routier et fluvial, il n'est pas réaliste de penser que la croissance du trafic routier puisse un jour cesser, que du contraire.

Ceci signifie que pour garantir la pérennité de notre croissance économique et de notre bien-être, nous avons un besoin urgent de mesures d'accompagnement pour repousser les émissions de gaz à effet de serre. Les constructeurs automobiles sont parfaitement conscients de leur responsabilité sur ce terrain. Ils ont d'ailleurs signé un accord volontaire avec la Commission européenne qui prévoit de ramener les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des nouveaux véhicules personnels à 140g/km à l'horizon 2008/2009.

Le sérieux de cet engagement est confirmé par les chiffres au niveau belge. En 1995, les émissions moyennes de CO<sub>2</sub> des véhicules personnels neufs s'élevaient encore à 186 g/km. En 2004, ce chiffre a baissé de 16,2% pour atteindre 156 g/km, ce qui correspond à une consommation moyenne de 6,9 l/100km pour les moteurs à essence et de 5,7 l/100km pour les moteurs diesel. En outre, plus de 10% de tous les véhicules neufs produisent moins de 120 g CO<sub>2</sub>/km. Les poids lourds ne sont pas non plus à la traîne. Dans les années 70, un véhicule articulé consommait environ 50 l/100 km. Aujourd'hui, ce chiffre est déjà en dessous de la barre des 30 l/100km. Ces prestations doivent être placées dans un contexte de renforcement permanent des normes techniques de sécurité, d'efforts vers des émissions zéro de polluants, mais aussi de hausse des attentes du consommateur en matière de confort et d'équipements.



► Graphique: Evolution des émissions de CO<sub>2</sub> par les nouvelles voitures



<sup>1</sup> L'inventaire national des émissions des gaz à effet de serre (1990-2003)

”Les biocarburants permettent une réduction des émissions jusqu'à 80%”

Environnement

Il existe bien entendu des limites techniques et économiques à la réduction de la consommation de carburant et des rejets de CO<sub>2</sub> qui l'accompagnent. Mandaté par l'ACEA, Arthur D. Little a calculé que le prix d'une voiture moyenne augmenterait de 5 000€ si l'Europe décidait de limiter les émissions moyennes à 120 g CO<sub>2</sub>/km en 2012. Ni le consommateur, ni le constructeur ne peuvent évidemment assumer un tel surcoût. Pareille mesure irréflichte plongerait l'industrie automobile européenne dans une profonde crise économique, qui ne serait pas sans conséquences pour les usines de montage et les emplois qu'elles procurent.

En conclusion, parallèlement à l'adaptation technique du véhicule, nous devons rechercher d'autres manières d'atteindre l'objectif visé. Une des pistes envisageables est l'utilisation de biocarburants. Des études montrent qu'en fonction de leur source et de leur méthode de production, ceux-ci permettent des réductions de l'ordre de 30 à 80 % des émissions, selon une perspective du puits à la route. De plus, l'utilisation de biocarburants diminue notre dépendance vis-à-vis des combustibles fossiles. Les biocarburants sont aussi plus faciles à commercialiser que les carburants de remplacement parce qu'ils n'exigent que peu ou pas de modifications au niveau des infrastructures de distribution et des véhicules.

Un autre avantage est qu'ils ne contiennent pas de soufre, et donc ne produisent pas de dioxyde de soufre oxydant. L'adjonction d'éthanol à l'essence augmente l'indice d'octane et améliore les prestations et le rendement du moteur. Idem pour le biodiesel, dont l'effet positif sur l'indice de cétanes et le fonctionnement des moteurs diesel est connu.



Le colza: source d'huile pour la production de biodiesel

La production de biogaz à partir de la biomasse est une piste très prometteuse. Pour faciliter la distribution et le stockage, le biogaz peut être liquéfié sous forme d'essence ou de diesel à valeur élevée. La biomasse permet aussi de produire de l'hydrogène. En apportant son soutien à la recherche et au développement de ce type de projets, la Belgique peut faire un pas, modeste mais important sur le plan stratégique, vers l'économie de l'hydrogène.

Pour toutes ces raisons, FEBIAC insiste sur l'importance de la réalisation effective des objectifs visés par la Directive européenne 2003/30. Concrètement, ceci signifie que la part du marché des biocarburants doit atteindre les 2 % avant la fin de cette année et 5,75 % avant le 31 décembre 2010. Nous déplorons le retard accusé par notre pays en ce qui concerne la concrétisation de ces objectifs, et nous espérons vivement que celui-ci sera vite comblé.

Cependant, ce rattrapage n'aura lieu que si certaines conditions sont remplies.

- Tout d'abord, pour être compétitifs, les biocarburants doivent bénéficier d'une réduction ou d'une exemption de taxes de consommation. FEBIAC souligne que les rentrées financières des autorités fédérales provenant des accises et de la TVA sur les carburants ont fortement augmenté au cours des dernières années. Chaque année, les taxes sur le diesel sont systématiquement augmentées par le biais du système du "cliquet". Elles alimentent les caisses du trésor public d'au moins 200 millions d'euros par an. De plus, les recettes de la TVA suivent la courbe croissante des marchés pétroliers internationaux. Selon nous, il n'est donc ni utile ni souhaitable de poursuivre ces augmentations d'accises pour couvrir le coût des biocarburants.
- Deuxièmement, pour les applications à grande échelle, il convient de préférer les mélanges biocarburants/carburants fossiles. Si la proportion biologique est limitée à maximum 5 % et que le produit fini respecte les normes internationales sur l'essence et le diesel, le parc automobile existant peut sans problème rouler avec ce mélange. Des dosages plus élevés peuvent endommager le moteur ou l'alimentation en carburant et, par conséquent, ne conviennent pas à une application généralisée.

Environnement

**”Les biocarburants doivent pouvoir bénéficier d'une réduction d'accises pour pouvoir être compétitifs”**

Ceci n'exclut pas, pour certains parcs équipés de véhicules adaptés, le lancement de projets pilotes dans lesquels la teneur en biocarburants est sensiblement plus élevée. À ce niveau, les autorités, les villes, les communes et le transport en commun peuvent donner l'exemple.

- Pour terminer, FEBIAC souligne l'importance d'une campagne d'information claire qui cible l'automobiliste et le secteur des transports. Ceci permettra aux autorités de balayer les idées reçues et de casser les préjugés. Pour caricaturer : "rouler au biocarburant ne signifie pas faire le plein d'huile de friture". La seule manière de gagner la confiance du consommateur est de lui offrir un produit hautement qualitatif et professionnel.

*Même les observateurs les plus conservateurs prédisent que les biocarburants représenteront un tiers de la consommation mondiale de carburant dans le secteur du transport routier d'ici la deuxième moitié du XXI<sup>e</sup> siècle. Ce dossier est générateur d'emplois durables dans notre pays et c'est un cas d'école sur la manière dont on peut concilier économie et écologie. Il est donc grand temps que les autorités fédérales et régionales apportent le cadre juridique et financier nécessaire à son développement. ▶*

*Luc Bontemps*  
Administrateur délégué



**"D'ici la fin de l'année, la part des biocarburants doit atteindre 2%;  
en 2010: 5,75%"**