

INTERDICTION DU DIESEL À L'HORIZON 2030

Problème et contexte

Le Gouvernement bruxellois a adopté fin mai 2018 une note de principe concernant la sortie du diesel et de l'essence à partir de 2030. Cette décision a été prise dans le cadre des obligations régionales pour réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 (80% à 95% par rapport à 1990), qui découlent tant de l'accord climatique de Paris, que des différents plans climatiques et énergétiques européens. L'abandon complet des énergies fossiles et l'interdiction à terme des moteurs thermiques est une des principales mesures de la contribution bruxelloise au Plan Energie – Climat 2030 belge, que la Belgique doit soumettre à la Commission Européenne avant la fin de l'année 2018.

Points d'attention

1. Abandon des énergies fossiles : le focus est sur les **vecteurs énergétiques**, et non pas sur les technologies et / ou les normes. Les objectifs des mesures sont de :
 - Réduire les émissions de CO₂ liées au transport ;
 - Réduire les émissions de polluants atmosphériques liées au transport, notamment les particules fines et les oxydes d'azote (NO_x).
2. Timing prévu pour l'interdiction des énergies fossiles dans le transport :
 - La sortie du diesel est prévue dès 2030. Ce vecteur énergétique est visé à la fois pour ses émissions de CO₂, mais aussi pour son impact sur la qualité de l'air, via les émissions de NO_x et particules fines.
 - L'interdiction des moteurs essence et LPG est prévue à partir de 2035, à l'exception des moteurs hybrides et CNG.
 - L'abandon total des énergies fossiles est prévu pour 2050.
3. L'interdiction du diesel (et des moteurs thermiques en général) porterait dans un premier temps uniquement sur les véhicules légers (moins de 1500 tonnes), comme c'est le cas actuellement pour la LEZ. Ceci est justifié par le **manque actuel** d'alternatives pour les véhicules de plus grande taille. L'impact sera donc très important sur les voitures privées et les petits utilitaires.

Objectifs poursuivis par BECI

- Développer et formuler une politique orientée résultats plutôt qu'orientée moyens technologiques.
- Proposer des mesures technologiquement, économiquement et financièrement soutenables tant pour les entreprises que la Région, qui permettent de rencontrer les obligations et engagements de la Région en matière d'émissions de GES et de qualité de l'air.
- Informer et former sur la transition énergétique.

Propositions de BECI

L'interdiction du diesel à l'horizon 2030 a pour objectif dans le chef de la Région de réduire les émissions de GES et d'améliorer la qualité de l'air. Pour atteindre ces objectifs, différentes mesures alternatives sont possibles, et économiquement plus intéressantes car les technologies sont déjà disponibles sur le marché et en amélioration constante. Nous considérons donc qu'il serait plus efficace de **se focaliser sur les meilleures technologies disponibles et les normes les plus récentes** et interdire les véhicules ne respectant pas ces normes. Une telle approche, aurait plusieurs avantages :

- Elle éviterait un impact financier trop important et brutal, tant sur les PME que sur les particuliers.
- Elle permettrait de toucher tous les véhicules, y compris les poids lourds.

- Elle limiterait les émissions indirectes qui résulteraient d'une électrification trop rapide des transports.

Mesures proposées

Réduction des émissions de CO₂ et de la consommation énergétique dans le secteur du transport

1. Investir dans les motorisations et carburants alternatifs :
 - Encourager et soutenir la recherche dans ce domaine ;
 - Développer les infrastructures de chargement et de ravitaillement, y compris le réseau de bornes électriques ;
 - Promouvoir et soutenir l'adoption de moteurs hybrides et électriques, y compris au niveau des véhicules lourds¹.
 - Promouvoir les carburants bio et synthétiques, ce qui ne nécessitera de changement au niveau des voitures et des stations-service.
2. Avoir une politique de mobilité ambitieuse :
 - Développer la gestion intelligente des flux de circulation ;
 - Encourager et soutenir les solutions multimodales, y compris dans la logistique ;
 - Améliorer les infrastructures dédiées aux modes de déplacement doux / alternatifs ;
 - Favoriser les solutions de type « voitures partagées » ;
 - Sensibiliser, informer et former le public (particuliers et entreprises) sur les nouveaux modes de déplacement, les voitures connectées, les nouvelles solutions de mobilité intelligentes et les nouveaux métiers et compétences qui en résultent.

Réduction des émissions de particules fines et des NOx

3. Assurer le respect de la LEZ, notamment en renforçant la communication hors de la Région et le contrôle des véhicules étrangers.
4. Lutter contre la fraude au filtre à particules, notamment en équipant tous les centres de contrôle technique des moyens de mesures modernes et efficaces.
5. Promouvoir l'adoption de véhicules respectant les nouvelles normes WLTP + RDE², notamment la future génération de véhicules (y compris diesel) respectant la norme Euro 6d, qui entrera en vigueur à partir de 2020 ; ceci pourrait être fait par exemple en adaptant le dispositif de la LEZ.
6. Réformer la fiscalité automobile :
 - Abolir la dégressivité des taxes en fonction de l'âge du véhicule et au contraire les établir sur base de la norme EURO et des émissions de CO₂ du véhicule.
 - Pour les particuliers, passer d'une taxation orientée sur la possession du véhicule à une tarification basée sur l'usage, comme par exemple une redevance kilométrique intelligente avec l'affectation des recettes aux infrastructures co-modales.

¹ Le subside à l'investissement dans des véhicules plus écologiques est supprimé dans la dernière mouture des aides à l'expansion économique. Une telle suppression nous semble contre-productive si la volonté de la Région est une réduction des émissions de CO₂ et d'amélioration de la qualité de l'air.

² WLTP = Worldwide Harmonised Vehicle Test Procedure. Dans les conditions définies par la législation européenne, le test WLTP est utilisé pour mesurer en laboratoire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ des voitures particulières, ainsi que leurs émissions de polluants atmosphériques, dont les NOx. - <http://wltpfacts.eu/what-is-wltp-how-will-it-work/>
RDE = Real Driving Emissions. Il s'agit de mesurer les émissions en conditions réelles, lors de la conduite sur route (les anciens tests se contenter de mesures en laboratoire uniquement). - <http://www.caremissionstestingfacts.eu/rde-real-driving-emissions-test/>
Pour toutes les nouvelles homologations depuis le 1er septembre 2017 le nouveau test d'émissions WLTP combiné à un test sur la route (RDE) est obligatoire.