



Bruxelles, le 17 Mars 2022

Monsieur le Président,

L'Union européenne a décidé la neutralité carbone de notre continent en 2050.

C'est heureux. Si nous voulons y parvenir, ce défi est l'affaire de toutes et tous. De tous les citoyens. De tous les scientifiques et de tous les acteurs de toutes les énergies.

Les mobilités en Europe sont la source de 27% des émissions de CO₂ et parmi elles les transports terrestres représentent 19%. C'est un enjeu considérable. Atteindre l'objectif de neutralité carbone dans ce secteur, au plus vite, suppose les efforts conjugués de tous.

A ce stade, la Commission Européenne semble vouloir recourir à la seule électrification du parc automobile pour atteindre la neutralité carbone malgré les disparités et insuffisances des sources de production électrique dans les Etats Membres et les incertitudes géopolitiques liées à la maîtrise des métaux rares.

A l'instar de la France, l'Union européenne soutient également un plan ambitieux de développement des solutions hydrogène mais ignore curieusement jusqu'alors toute contribution importante des carburants liquides, bio-carburants de nouvelle génération issus de la biomasse ou carburants synthétiques (e-fuels), à la décarbonation du continent.

Le moteur thermique associé aux carburants bas-carbone est un complément nécessaire à l'électrification du transport terrestre. Nous sommes dès lors convaincus que les questions essentielles ci-dessous doivent être posées, et les solutions proposées, très sérieusement prises en compte.

Pourquoi l'Union européenne n'intègre-t-elle pas dans sa politique à long terme l'efficacité des nouveaux carburants pour atteindre la neutralité carbone dans le transport ?

En effet, qu'il s'agisse de bio-carburants produits à partir de matières premières durables¹ ou de carburants synthétiques (e-Fuels) produits à partir de renouvelables et de CO₂ recyclé, tous ces carburants alternatifs utilisés dans un véhicule à moteur thermique permettront au-moins d'atteindre les mêmes niveaux de réduction d'émission de CO₂ qu'une voiture électrique alimentée avec de l'électricité verte.

Pourquoi l'Union européenne ne tient-elle pas compte de la réalité d'un parc automobile existant de près de 270 millions de véhicules personnels pour accélérer la neutralité carbone du transport et prévenir le risque de mouvements sociaux importants dans un certain nombre d'Etats membres ?

Les carburants bas-carbone permettraient une contribution immédiate à la réduction des émissions de CO₂ des véhicules en circulation, permettant de la sorte d'accélérer le potentiel de réduction des émissions, en comparaison aux réductions résultant du seul renouvellement du parc automobile. Un renouvellement dont la rapidité sera d'autant plus dépendante des conditions sociales des consommateurs européens.

¹ Nous faisons référence à la biomasse durable telle que les cultures intermédiaires à valorisation énergétiques, les résidus agricoles et forestiers, ou les déchets organiques, comme des huiles usagées, les graisses animales, ou les huiles végétales durables.



Pourquoi l'Union européenne, par l'interdiction des moteurs thermiques plutôt que par l'abandon progressif des carburants fossiles et leur remplacement par des carburants bas-carbone, risque de détruire près de 500 000 emplois de la filière automobile en Europe ?

Le moteur thermique, plus encore dans sa version hybride, est un complément nécessaire à l'électrification du transport routier, et se révélera être à long terme, s'il est uniquement associé avec des carburants bas-carbone, une stratégie gagnante.

La production et l'intégration de moteurs thermiques dans les véhicules est un élément important dans la filière automobile en Europe et représente une part importante des emplois au sein de l'Union européenne.

Pourquoi l'Union européenne risque-t-elle la perte définitive de la maîtrise d'une technologie au profit de la Chine ou d'autres régions du monde qui n'imposent pas d'exclusivité technologique ?

Les signataires de cet appel sont très inquiets mais volontaires. Nous représentons des millions d'emplois en Europe et en France chez les constructeurs automobiles, les équipementiers et sous-traitants, et dans tous les métiers des transports terrestres.

Pourquoi l'industrie demande un cadre politique et législatif garantissant une visibilité et une stabilité à long terme quant à l'intégration et l'utilisation de carburants bas-carbone dans le mix énergétique du transport ?

Augmenter la production de carburants bas-carbone à échelle industrielle requerra des investissements massifs au sein de toute la filière industrielle, ainsi que de la communauté d'investisseurs.

L'industrie revendique un cadre politique s'appuyant sur des législations interdépendantes et cohérentes, qui tout en s'adossant sur la Directive sur les Energies Renouvelables (RED) iront au-delà de ce que cette législation peut accomplir. Bien entendu, la RED transport est dédiée au transport routier, mais le principe adopté par la Commission de ne mesurer les émissions de CO₂ que "du réservoir à la roue", rend impossible toute reconnaissance du carbone biogénique ou circulaire et disqualifie dès lors les carburants bas-carbone.

Pourquoi nous recommandons d'urgence d'insérer une méthodologie permettant la comptabilisation des carburants bas-carbone dans la législation sur les Normes de Performance en Matière d'Emissions de CO₂ pour les Voitures Particulières et les Camionnettes ?

Tourner le dos aux législations ayant entraîné avec succès l'intégration des carburants bas-carbone dans le secteur du transport routier n'est pas une sage décision. L'électrification et l'hydrogène sont évidemment des technologies essentielles. Nous avons néanmoins la conviction que seule une approche stratégique dotée d'une vision à long terme quant aux volumes nécessaires pour le transport aérien et maritime, et reconnaissant le rôle capital à moyen terme des carburants bas-carbone dans le transport terrestre mèneront l'Europe sur le chemin du succès.

Ce système, volontaire par nature, permettrait aux constructeurs automobiles de commercialiser des véhicules hybrides après 2035 tout en garantissant leur neutralité carbone, permettant ainsi aux usagers de disposer de plus d'options bas-carbone abordables.



Sous votre présidence et votre conduite nous appelons les états membres à engager un débat sur le rôle essentiel des carburants bas-carbone, plus particulièrement pour le transport routier, afin d'établir une stratégie qui s'inscrira dans un cadre politique et législatif permettant de créer le marché de référence qui mobilisera les investissements nécessaires. Enfin, nous appelons aussi au rejet de toute forme d'interdiction ou d'exclusivité technologique.

Monsieur le Président, nous vous remercions de la suite que vous voudrez donner à notre requête. Nous restons par ailleurs à votre disposition ainsi que celle de vos services pour débattre de nos propositions et de notre stratégie pour les carburants bas-carbone.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre très haute considération.

John Cooper *au nom de tous les signataires*
Directeur Général
FuelsEurope

A propos des signataires :

Les signataires représentent la filière du transport, en particulier les équipementiers, les producteurs et fournisseurs d'énergie, les services logistiques, et les usagers.

Les signataires sont tous impliqués dans l'effort collectif de décarbonation de l'économie et de la société européenne dans son ensemble. Chaque signataire a développé une feuille de route ou une stratégie pour atteindre la neutralité carbone et contribuer ainsi collectivement à atteindre l'objectif zéro émission fixé par l'Union Européenne en 2050.

Contact: FuelsEurope
Alain Mathuren - Directeur de la Communication
+32 499 525654 - +32 2 5669119
alain.mathuren@fuelseurope.eu