

Oui, les biocarburants contribuent à décarboner le transport

L'impact CO₂ net des biocarburants

L'utilisation de biocarburants est une obligation européenne (directive RED) pour les fournisseurs de carburants afin de promouvoir l'utilisation des énergies renouvelables, entre autres, dans le transport. Notre secteur remplit ces obligations et s'inscrit dans l'objectif visant à supprimer progressivement l'utilisation des biocarburants de première génération (1G) présentant un risque élevé de changement indirect d'affectation des sols (ILUC, indirect land use change). Nous soutenons également la suppression progressive de tous les biocarburants 1G d'ici 2030.

On lit parfois que les biocarburants auraient un impact plus élevé en termes de CO₂ que les combustibles fossiles équivalents et qu'ils ne présenteraient donc aucun avantage pour le climat. ***Il est temps de mettre les points sur les "i" et de procéder à une comparaison réelle sur la base de valeurs de référence officielles***

Pour déterminer l'empreinte carbone nette totale des biocarburants, deux éléments doivent être pris en compte :

- a) L'empreinte directe CO₂ des biocarburants 1ère génération (1G)
- b) L'impact indirect CO₂ du 'indirect land use change' (ILUC) : Lorsque les biocarburants sont produits sur des terres agricoles existantes, la demande en denrées alimentaires et en aliments pour animaux demeure, ce qui peut amener quelqu'un d'autre à produire davantage de denrées alimentaires et d'aliments pour animaux ailleurs. Cela peut impliquer des changements dans l'utilisation des sols (par exemple, la transformation de forêts en terres agricoles), qui libéreront du CO₂ supplémentaire dans l'atmosphère.

Impact net CO₂ des biocarburants versus carburants fossiles

1. Empreinte directe CO₂ des biocarburants 1ère génération (1G)

- Le biodiesel 1G a une intensité carbone moyenne de ca.33 g CO₂eq/MJ .
- Le bioéthanol (essence) 1G a une intensité carbone moyenne de 28,5 g CO₂eq/MJ.

2. Impact indirect CO₂ ILUC biocarburants 1ère génération

Des études, basées sur des méthodologies différentes, montrent des impacts CO₂ différents de l'utilisation indirecte des terres (ILUC). Toutefois, il nous semble logique d'utiliser les références européennes utilisées par la Commission Européenne.

- Le biodiesel ILUC a une intensité carbone moyenne de ca.55 g CO₂eq/MJ.
- Le bioéthanol (essence) ILUC a une intensité carbone moyenne de 12 g CO₂eq/MJ.

3. Impact direct CO₂ des carburants fossiles

Le carburant fossile a une intensité CO₂ de référence de 94 g CO₂eq/MJ (comme défini par l'UE dans les directives FQD et REDII).

Total CO₂ footprint 1G+ impact ILUC (sur base de la référence européenne)

| | | |
|---|---|---|
| Biodiesel 33g + 55g = 88 g CO ₂ eq/MJ | Bio-ethanol essence 28,5g + 12g = 40,5 g CO ₂ eq/MJ | Carburants fossiles 94 g CO ₂ eq/MJ |
|---|---|---|

Conclusion

Les biocarburants de première génération ont donc un impact CO₂ net inférieur à celui des combustibles fossiles. Pour le biodiesel, ce chiffre est inférieur de 6% à celui du diesel fossile, tandis que pour le bioéthanol, il est inférieur de 60% à celui de l'essence fossile.

Les biocarburants de première génération (1G) contribuent donc à la décarbonation du secteur des transports, même en tenant compte des changements indirects d'affectation des sols.

Les biocarburants 1G peuvent donc contribuer à court terme à la réduction des émissions de CO₂ du transport (notamment du parc actuel de voitures thermiques).



En route vers les biocarburants avancés

Energia soutient la suppression progressive des biocarburants 1G d'ici 2030. Toutefois, cela n'est possible que si un nombre suffisant d'alternatives disponibles (y compris les biocarburants de deuxième génération) est garanti à court terme.

Dans son rapport 2022 sur la Belgique, **l'Agence internationale de l'énergie (AIE) recommande aux autorités belges de promouvoir davantage l'utilisation des biocarburants dans le secteur des transports**. Elle invite également la Belgique à collaborer avec notre secteur pour accroître l'efficacité, **réduire les émissions et soutenir la transition vers des carburants bas carbone**.

À long terme, notre secteur ne voit pas de développement supplémentaire des biocarburants 1G, mais plutôt le déploiement progressif des biocarburants avancés et des e-fuels. Par conséquent, à l'échelle européenne, la proportion de 1G dans le total des carburants bas carbone diminuera considérablement, passant de 50 % en 2030 à seulement 5 % en 2050. Le phasing-out progressif à long terme des biocarburants 1G fait partie de la trajectoire de notre secteur mais doit être en adéquation avec le développement industriel des prochaines générations de carburants.

ENERGIA

info@energiafed.be

Tél. 02/508.30.00

www.energiafed.be

Suivez-nous sur Twitter: @energiafed