

L'Europe ouvre la porte, après 2035, aux voitures thermiques roulant avec des 'CO₂-neutral fuels'. La Belgique doit en tenir compte en route vers un transport net zéro.

- € L'Europe a-t-elle définitivement interdit, dès 2035, la vente de voitures thermiques neuves ? NON... la porte reste ouverte pour ces voitures à condition qu'elles roulent avec des 'CO₂-neutral fuels'¹.
- € La Belgique doit tenir compte de la position de l'Europe dans sa politique de transport et dans son **Plan National Energie Climat (PNEC)**. Ainsi, 'tous' les automobilistes auront la possibilité de contribuer à une mobilité net zéro.
- € Le PNEC préconise toutefois l'interdiction des voitures thermiques neuves en Belgique et ceci dès 2030. Notre pays devrait **respecter le cadre européen et garantir un level playing field par rapport aux autres Etats Membres**:
 - a) respecter le timeline européen fixé à 2035,
 - b) autoriser après 2035 des nouvelles voitures thermiques avec des carburants CO₂ neutre.
- € En 2035, **la majorité des voitures en circulation sera toujours équipée d'un moteur à combustion**. Celles-ci pourront également contribuer à la décarbonation du transport, en roulant avec des biocarburants avancés (e.a. HVO²) et des e-fuels. Ceci est également valable pour le **parc automobile actuel** de plus de 5 millions de voitures...qui sont aujourd'hui les 'oubliées' des décideurs politiques.
- € Compte tenu du mix électrique et de l'intensité en CO₂ de l'électricité produite en Belgique, **l'impact CO₂ net (cycle analyse de vie complet) d'une voiture thermique roulant avec un e-fuel ou un biocarburant avancé est nettement inférieur à celui d'une voiture électrique (batterie)**.
- € "Don't change the car, change the fuel".

➤ Les voitures thermiques peuvent contribuer à un transport net zéro

La décision de l'Europe d'autoriser les voitures thermique neuves avec des "carburants neutres en CO₂" sur nos routes après 2035 permet à celles-ci de contribuer aussi à un transport net zéro. Ceci vaut aussi pour les 5 millions de voitures thermiques sur nos routes aujourd'hui qui pourraient rouler avec des carburants renouvelables (comme les biocarburants avancés et ultérieurement les e-fuels). Aujourd'hui ces voitures sont les 'oubliées' de la politique ! Ces carburants renouvelables sont immédiatement utilisables pour réaliser des réductions d'émissions de CO₂.

D'ici 2035, plus de 60 % des voitures circulant sur nos routes seront encore thermiques.

➤ La transition énergétique requiert un mix diversifié pour le transport



La transition vers un **transport net zéro, abordable et socialement acceptable**, devrait laisser le choix entre toutes les solutions énergétiques disponibles, telles que l'électricité, l'hydrogène et les carburants renouvelables et bas carbone. Les stations-service devraient toujours être en mesure de proposer une offre multi énergies comme des bornes de recharge électriques et des pompes à carburants (p.e. pour les carburants renouvelables). Toutes les énergies reprises dans le cadre de la Renewable Energy Directive (RED) européenne doivent y trouver place pour répondre à l'ensemble des besoins de transport.

¹ Les modalités sont encore en cours de discussion.

² HVO = Hydrotreated vegetable oil qui diminue jusqu'à 90% les émissions de CO₂ par rapport au diesel conventionnel.

➤ L'électrification est-elle la seule voie vers la mobilité nette zéro ?

D'ici 2050, le marché automobile de notre pays pourrait être presque entièrement électrique. En revanche, lors de la transition énergétique, seule la combinaison de l'électrification avec des carburants liquides renouvelables permettra une décarbonation efficace et rapide du transport sur route³. L'électrification aura, dans un premier temps, un impact limité en raison de la conversion progressive du parc automobile, mais aussi des incertitudes liées, par exemple, à l'évolution de l'infrastructure de recharge et la disponibilité de matières premières. La **complémentarité de technologies** permet un large éventail de solutions énergétiques pour une **transition énergétique efficace, accélérée et socialement acceptable**.

➤ Seule une approche de cycle de vie permet de mesurer l'impact net CO₂ total

En ne regardant que le 'pot d'échappement', le législateur attribue des émissions nulles aux voitures électriques, et ce, même si l'électricité est produite à partir de sources non renouvelables⁴. Ils considèrent toutefois toutes les émissions des véhicules thermiques comme entièrement fossiles, même quand ceux-ci roulent avec des carburants renouvelables. Nous plaçons pour qu'une distinction soit faite entre le CO₂ d'origine fossile et le CO₂ circulaire provenant des biocarburants avancés et des e-fuels. *On constate une prise de conscience grandissante quant au fait que l'impact CO₂ d'une voiture doit être considéré sur base d'une analyse de cycle de vie complète*. Il importe de tenir compte de l'impact du CO₂ de la production et du recyclage de la voiture (incl. La batterie), de l'intensité du CO₂ de l'électricité utilisée, de la production et du transport du carburant, de l'impact de la combustion et du CO₂ recyclé. *Sur base du mix électrique actuel dans notre pays et de l'intensité en CO₂ de l'électricité produite, le bilan net CO₂ (cycle de vie complet) d'une voiture thermique roulant avec un e-fuel ou un biocarburant avancé tel que le HVO est nettement inférieur à celui d'une voiture électrique (à batterie) de 60 kWh⁵.*

Une voiture roulant au HVO a un impact net CO₂ inférieur à celui d'une voiture

➤ Les carburants liquides bas carbone et renouvelables

- Les **biocarburants avancés**⁶ utilisent des plantes non comestibles et certaines parties de plantes alimentaires et fourragères (saule, copeaux de bois ou paille), des graisses (huile de friture usagée, graisses animales) ou des déchets organiques.
- Les **carburants de synthèse** (e-fuels) sont produits à partir d'hydrogène vert, de CO₂ capté et d'électricité renouvelable (solaire, éolien). Ils sont climatiquement neutres.

Les biocarburants et les e-fuels sont compatibles avec les moteurs actuels (aucune adaptation n'est requise) et utilisent l'infrastructure de distribution (stations-service) existante.



Wim De Wulf, Secrétaire général Enerгия: "Il est important que les autorités publiques élaborent un cadre politique stimulant pour promouvoir les carburants neutres en CO₂. Dans un premier temps pour le parc automobile actuel, pour ensuite les déployer dans les secteurs de transport qui, contrairement aux voitures particulières, seront plus difficiles à électrifier (complètement), tels que le transport par camion longues distances, le transport maritime et l'aviation.

Aujourd'hui, notre secteur joue un rôle important dans la transition en proposant de plus en plus de stations de recharge électrique dans les stations-service, mais nous plaçons clairement en faveur d'un mix énergétique diversifié où les carburants liquides renouvelables ont leur place afin de ne laisser aucun automobiliste sur le bord de la route".

Pour plus d'info : info@energiafed.be

www.energiafed.be

³ Studio Gear Up: "Low carbon mobility with renewable fuels", September 2021

⁴ En Belgique, seuls 20% de l'électricité produite vient de sources renouvelables (soleil et vent)

⁵ Voir le CO₂ comparator: <https://www.carsco2comparator.eu>

⁶ Ces biocarburants ne sont pas en concurrence avec l'alimentation ni ne causent de déforestation