

## Voitures thermiques : autoriser les 'carburants neutres en CO<sub>2</sub>' après 2035 fait que personne ne soit laissé au bord de la route

La décision de l'Europe d'autoriser les nouvelles voitures thermiques roulant avec des "carburants neutres en CO<sub>2</sub>" à circuler sur nos routes après 2035 permet de ne laisser personne sur le bord de la route. **L'électromobilité est en marche** et a encore un long chemin à parcourir, pour des raisons financières (comme le prix d'achat d'un véhicule électrique) et pratiques (comme la disponibilité d'une infrastructure de recharge). A court et moyen terme, une alternative doit donc être proposée à des millions d'automobilistes européens. Ils pourraient désormais **continuer à rouler avec des carburants renouvelables et ainsi également participer activement à la décarbonation du transport**, sans devoir nécessairement changer de voiture. Ceci est conforme au principe de neutralité technologique et contribue à un verdissement accéléré, résilient et socialement équitable du transport routier. *"Don't change the car, just change the fuel"*.

Les carburants liquides renouvelables (biocarburants avancés et e-fuels) ne proviennent pas de sources fossiles et sont des produits 'drop-in', car ils peuvent être utilisés dans les moteurs existants:

- Les biocarburants avancés (de 'deuxième génération') : ils utilisent des plantes non alimentaires ou des parties non comestibles de plantes alimentaires (par exemple, des cultures comme le saule, les copeaux de bois ou la paille), des graisses (par exemple, l'huile de friture usagée, des graisses animales) ou des déchets organiques.
- Les carburants à base de carbone recyclé sont produits à partir de flux de déchets liquides ou solides d'origine non renouvelable qui ne se prêtent pas à la réutilisation ou au recyclage : déchets plastiques, traitement des déchets et gaz carbonés issus du processus de production des installations industrielles.
- Les e-fuels sont des carburants de synthèse produits à partir d'hydrogène avec de l'électricité renouvelable (notamment solaire et éolienne) et du CO<sub>2</sub> capté. Ce carburant est climatiquement neutre.



La décarbonation du transport passe par des mesures complémentaires : un transfert modal, une réduction de la consommation d'énergie et un mix de solutions énergétiques bas carbone et renouvelables. Seule une **combinaison de l'électrification** avec d'autres **options technologiques bas**

**carbone** permettra un verdissement rapide et efficace du transport routier. Les grands "oubliés" de la politique sont les 250 millions de voitures à moteur à combustion que compte actuellement l'Europe (5 millions dans notre pays) et qui représenteront encore environ 70 % du parc automobile en 2035. Ceux-ci aussi peuvent contribuer efficacement au verdissement du transport en utilisant un mix de biocarburants avancés et de carburants de synthèse. **Les politiques de notre pays devraient donc reconnaître les carburants renouvelables et les inclure dans le mix énergétique ainsi que dans le Plan National Energie & Climat (PNEC).**

Ces carburants renouvelables seront nécessaires en **premier lieu** pour décarboner les **voitures particulières** pour les basculer **plus tard**, lorsque la flotte sera entièrement électrifiée, vers les **secteurs de transport plus difficiles à électrifier, tels que les camions poids lourds, le transport maritime et l'aviation.**

### **Biocarburants renouvelables déjà disponibles**

Il existe déjà aujourd'hui un **biocarburant avancé HVO<sup>1</sup>** qui émet jusqu'à 90% moins de CO<sub>2</sub> que son équivalent fossile. Toutefois, les citoyens ne sont pas incités à choisir ce carburant à la pompe, car il est soumis au même niveau d'accises que le diesel fossile. Les décideurs politiques ratent ici une occasion unique pour décarboner, même plus rapidement, le transport. Nous plaidons donc pour une **réduction des accises sur la partie renouvelable des carburants.** L'Agence internationale de l'énergie<sup>2</sup> recommande également aux autorités de notre pays de réduire les accises sur les biocarburants avancés afin d'encourager leur déploiement dans les transports.

### **Efficacité énergétique e-fuels comparés à l'électricité**

On entend parfois que les e-fuels sont beaucoup moins performants en termes d'efficacité énergétique que l'utilisation de l'électricité. En effet, il est préférable d'allouer l'électrification directe (via une propre production d'énergie renouvelable<sup>3</sup>) aux domaines où elle est la plus efficace, d'abord dans les pompes à chaleur, les processus industriels et ensuite dans les voitures. La Belgique ne disposera **pas de suffisamment d'électricité renouvelable pour répondre à tous les besoins d'électrification**, étant donné les faibles rendements des panneaux solaires et des éoliennes. L'énergie verte devra être importée en grande quantité pour assurer l'équilibre énergétique de notre pays. Ceci sera sous d'autres formes que l'électricité comme des molécules telles que l'hydrogène et les e-fuels et devront être déployées dans d'autres applications à côté des moteurs électriques. Outre l'efficacité, d'autres facteurs tout aussi importants doivent être pris en considération : la facilité de transport de l'hydrogène liquide, qui peut être facilement stocké, n'est pas une énergie intermittente et permet à un large public d'accéder à des solutions supplémentaires.

Enfin, il est prévu de faire rouler les voitures du championnat de Formule 1 avec des biocarburants en 2027... En termes de performances, ils ne seront donc certainement pas inférieurs aux carburants conventionnels actuels.

ENERGIA  
[info@energiafed.be](mailto:info@energiafed.be)  
[www.energiafed.be](http://www.energiafed.be)

---

<sup>1</sup> Hydrogenated vegetable oil – disponible dans quelques stations services sous le nom Diesel XTL

<sup>2</sup> IEA – Energy Policy Review, Belgium 2022

<sup>3</sup> En Belgique, seuls 20% de l'électricité produite vient de sources renouvelables (soleil et vent)