



## ***Les carburants liquides pauvres en carbone sont essentiels dans la transition énergétique vers un transport faible en émissions***

Les carburants liquides pauvres en carbone occuperont une place importante dans le mix énergétique de demain. Plus particulièrement dans les domaines du transport tels que celui du transport routier, l'aviation ou maritime, où il n'existe pas véritablement d'alternatives, mais aussi dans le domaine des voitures particulières, où ils seront en concurrence avec d'autres technologies. Ces carburants innovants ont besoin d'un cadre politique et législatif qui leur donne une chance égale avec d'autres technologies telles que l'électrification des véhicules. Dans une économie de marché libre, il est important de garantir des conditions de concurrence équitables (un « level playing field ») entre les différentes technologies, dans le respect de la neutralité technologique.

*Pour garantir des conditions de concurrence équitables entre les différentes technologies innovantes, il est également nécessaire que celles-ci bénéficient d'un traitement fiscal égal.*

### **Pour plus d'information**

ENERGIA

Jean-Benoît Schrans

[jb.schrans@energiafed.be](mailto:jb.schrans@energiafed.be)

Tél. 0497/511.575

[www.energiafed.be](http://www.energiafed.be)



@energiafed

## Neutralité technologique

La Commission européenne souligne à plusieurs reprises l'importance de neutralité technologique. La directive européenne sur les carburants alternatifs stipule que les normes et la législation doivent être élaborées sans favoriser un certain type de technologie, de sorte que le développement des carburants alternatifs et des sources énergétiques ne soit pas entravé. Dans une économie de libre marché, chaque technologie doit pouvoir être concurrentielle, ce qui permettra de trouver les meilleures solutions au moindre coût pour la société. Les technologies à faibles émissions de carbone doivent être évaluées sur la base d'une analyse complète du cycle de vie.

Les carburants liquides pauvres en carbone occuperont une place importante dans le mix énergétique de demain. Ces carburants innovants ont besoin d'un cadre politique et législatif qui leur donne une chance égale avec d'autres technologies telles que l'électrification des véhicules. Dans une économie de marché libre, il est important de garantir des conditions de concurrence équitables (un « level playing field ») entre les différentes technologies, dans le respect de la neutralité technologique.

L'Europe et la Belgique ont décidé d'investir de plus en plus dans les véhicules électriques, lesquels bénéficient par ailleurs de subventions importantes. Cependant, il n'existe pas de solution miracle. Des carburants liquides pauvres en carbone (carburants synthétiques, biocarburants) seront également nécessaires et contribueront dans une large mesure à la décarbonisation du transport :

- dans les secteurs où les carburants liquides sont difficilement remplaçables : transport par poids lourds, aérien et maritime.
- dans le secteur des voitures particulières, où les carburants liquides pauvres en carbone doivent être mis en concurrence avec les véhicules électriques et à hydrogène.

Ces carburants liquides pauvres en carbone devraient réduire les émissions de gaz à effet de serre des voitures particulières de 87 % d'ici 2050, par rapport à 2015. Ils contribueront ainsi à atteindre les objectifs climatiques européens en matière de réduction de CO<sub>2</sub>.

## Que sont les carburants liquides pauvres en carbone ?

Quelques exemples :

1. Le **diesel XTL** peut être produit à partir de plusieurs matières premières, chacune via une technologie de production spécifique : la biomasse (BTL ou 'Bio To Liquid') comme l'hydrogénation d'huiles végétales (HVO ou 'Hydrogenated Vegetable Oil').
2. Une **nouvelle génération de biocarburants** : par exemple, l'huile issue d'algues sera transformée dans les raffineries conventionnelles en carburants bas carbone.
3. Les **e-fuels** sont des carburants synthétiques produits à partir d'électricité renouvelable et donc neutres d'un point de vue climatique. Ils peuvent être produits de différentes manières. Dans le processus Power-to-Liquid (PtL), l'électricité issue de sources renouvelables (éoliennes, panneaux solaires...) est utilisée pour la production d'hydrogène vert, lequel est ensuite synthétisé avec du dioxyde de carbone capté, de manière à obtenir un carburant liquide. Le Power-and-Biomass-to-Liquid (PBtL), quant à lui, est extrait du dioxyde de carbone provenant de la biomasse.



## Réduction immédiate du CO<sub>2</sub>

Un atout unique de ces carburants liquides pauvres en carbone comme le HVO, les e-fuels et les carburants synthétiques est qu'ils sont un produit « drop-in », ce qui signifie qu'ils peuvent être introduits directement dans le réservoir de votre voiture (sans adaptation). Lors de leur utilisation, ils peuvent réduire immédiatement les émissions de CO<sub>2</sub>. Ils sont ainsi une des solutions les plus efficaces, grâce à la présence d'une vaste infrastructure existante (stations-service), contrairement aux véhicules électriques qui nécessitent des investissements particulièrement élevés dans des bornes de recharge et le câblage.

Les carburants liquides bas carbone sont des carburants alternatifs de qualité. L'Union européenne encourage leur utilisation, notamment dans la directive relative aux carburants alternatifs. Ils contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il est également important à savoir que ces produits innovants peuvent être mélangés jusqu'à 100 % avec des carburants conventionnels.



La poursuite de la recherche et développement devra permettre de produire ces carburants synthétiques et e-fuels à grande échelle et faire en sorte qu'ils remplaceront les carburants conventionnels au cours des décennies à venir. Ils seront incontestablement nécessaires en tant que source d'énergie majeure pour garantir l'approvisionnement énergétique de notre pays.

## Traitement fiscal

Avec l'émergence de nouveaux carburants et énergies innovants et dans le respect des conditions de concurrence équitables, le traitement fiscal des différents carburants devrait être revu. Une éventuelle taxe CO<sub>2</sub> devrait être intégrée dans les taxes sur les carburants actuelles pour faciliter l'accès des citoyens à ces carburants. Prélever des accises élevées sur un diesel respectueux de l'environnement n'est pas le bon choix pour contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Pourquoi le GNC, carburant fossile,

bénéficie-t-il d'une exonération d'accises ?

Il serait logique que les diesels synthétiques pauvres en carbone bénéficient du même traitement afin de garantir des conditions de concurrence équitables et de promouvoir

l'utilisation d'énergie pauvre en carbone.

*Percevoir des accises élevées sur un diesel respectueux de l'environnement n'est pas le bon choix pour contribuer à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>.*

## L'Europe doit occuper une position de leader dans le domaine des carburants liquides pauvres en carbone

Alors que le marché des batteries et véhicules électriques devient de plus en plus non européen et est dominé, en particulier, par la Chine, l'Europe pourrait prendre une place stratégique cruciale dans le secteur des carburants liquides pauvres en carbone, notamment grâce à la présence de raffineries performantes. L'Europe dispose d'une occasion unique de se positionner en leader technologique dans ce domaine afin de pouvoir ainsi exporter son savoir-faire à travers le monde.

## Incorporation de biocarburants et RED II

Fin 2018, l'Union européenne a adopté la directive européenne RED II relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Cette directive constitue le cadre réglementaire en matière d'énergies renouvelables et de carburants jusqu'en 2030. Les biocarburants appartiennent à cette catégorie de sources d'énergie renouvelables.

Les biocarburants les plus utilisés sont actuellement le biodiesel et l'éthanol. 5 % d'éthanol au maximum sont incorporés dans l'essence E5 et 10 % au maximum dans l'essence E10. Les biocarburants sont encouragés afin de réduire les gaz à effet de serre dans le transport.



Toutefois, l'intégration de la directive européenne relative aux énergies renouvelables (RED II) dans le Plan national Énergie-Climat (PLEC) belge soulève de nombreuses questions en ce qui concerne la place accordée aux biocarburants et aux obligations qui en découlent pour les fournisseurs de carburant.

La directive RED II prévoit une part d'énergie renouvelable de 14 % dans les transports d'ici 2030, dont 7 % au maximum de biocarburants de première génération et 3,5 % au minimum de biocarburants de nouvelle génération. Le reste doit être apporté au moyen de carburants recyclés, d'électricité verte, etc. Le PNEC belge vise cependant une part de 20,6 % d'énergie renouvelable, avec un apport énergétique réel de 14 % provenant uniquement de biocarburants.

Nous sommes ici en présence d'un exemple de 'goldplating', car d'autres types d'énergie renouvelables autorisées dans

le cadre de la RED II, tels que les carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique et les carburants à base de carbone recyclé, sont exclus de facto dans le PNEC belge pour atteindre l'obligation des 14 % imposée par l'Union européenne.

### Évaluation de la Commission européenne

Dans son évaluation du PNEC belge du 18 juin 2019, la Commission européenne insiste sur la nécessité de mieux décrire la chaîne d'approvisionnement des biocarburants et elle s'interroge sur la manière dont cet objectif de 14 % de biocarburants sera atteint. Elle souligne que le plan définitif tirerait profit de l'inclusion de la contribution de tous les carburants éligibles et de la prise en compte des doubles comptages.

La trajectoire concernant l'obligation en biocarburants avancés doit être conforme à la

*L'objectif dans le PNEC belge de 14 % d'énergie renouvelable devrait comprendre tous types de sources renouvelables (pas uniquement des biocarburants) comme précisé dans Directive RED II*

RED II, soit 0,2 % en 2022, 1 % en 2025 et une augmentation jusqu'à 3,5 % d'ici 2030.

La contribution des biocarburants avancés doit être conforme à la RED II, à savoir 3,5 % (après double comptage du 1,75 réel).