

L'Europe laisse en 2035 la porte ouverte aux nouvelles voitures avec des carburants renouvelables pour contribuer à la décarbonation du transport

- € Le Commission européenne¹ a décidé que les constructeurs automobiles pourront encore vendre des nouvelles voitures thermiques après 2035 à condition de rouler avec des carburants renouvelables. **L'Europe reconnaît ainsi que les carburants renouvelables aussi peuvent contribuer concrètement à la décarbonation du transport.**
- € Il importe aux législateurs européens de créer **une nouvelle classification pour les voitures** fonctionnant exclusivement avec des carburants renouvelables éligibles.
- € Pour décarboner le transport de manière efficace, rapide et socialement acceptable, **un mix énergétique diversifié est nécessaire** (électricité, hydrogène, carburants renouvelables), sur base de la **neutralité technologique**. Les politiques doivent fixer des objectifs climatiques sans imposer ni interdire des technologies spécifiques.
- € On observe une prise de conscience croissante de la nécessité de ne plus mesurer les émissions de CO₂ des véhicules uniquement au pot d'échappement, mais bien sur base d'une **analyse complète du cycle de vie** (LCA), c'est-à-dire depuis la production du véhicule et de la batterie jusqu'à leur recyclage. Sur la base du mix électrique actuel et de l'intensité carbone de l'électricité produite dans notre pays, l'impact net en CO₂ (analyse du cycle de vie) d'un **véhicule thermique utilisant un biocarburant avancé n'est pas plus élevé que celui d'un véhicule électrique à batterie. Une voiture-zéro émission n'existe pas !**
- € Le parc automobile belge actuel d'environ 6 millions de véhicules est aujourd'hui le « **grand oublié** » des politiques, alors qu'il peut lui aussi contribuer de manière efficace, voire rapide, à la décarbonation du transport, grâce aux biocarburants avancés (notamment le HVO²).

Les voitures thermiques contribuent à la décarbonation du transport

Les constructeurs automobiles pourront en 2035 continuer à vendre des nouvelles voitures équipées d'un moteur à combustion. Mais celles-ci devront rouler avec des biocarburants renouvelables:

- Les **biocarburants avancés**³ 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. Ils sont déjà en partie intégrés dans les carburants actuels.
- 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 et seront commercialisés ultérieurement.

Les carburants liquides renouvelables ont l'avantage d'être compatibles avec les moteurs actuels (aucune adaptation n'est requise) et d'utiliser l'infrastructure de distribution (stations-service) existante. **'Don't change the car, change the fuel'.**



¹ Automotive Package' (décembre 2025)

² HVO = Hydrotreated vegetable oil qui diminue les émissions CO₂ jusqu'à 90% vs le diesel conventionnel.

³ Ces biocarburants ne sont pas en concurrence avec l'alimentation ni ne causent de déforestation

De plus en plus de biocarburants renouvelables

L'électrification du parc automobile se réalise essentiellement dans le segment des voitures de société. En 2025, 35% des nouvelles immatriculations dans notre pays concernaient des véhicules électriques. Leur part dans l'ensemble du parc automobile tourne autour de 10%. La politique visant à promouvoir les voitures électriques nous fait parfois oublier que les 90% de véhicules thermiques peuvent eux aussi contribuer concrètement à la décarbonation du transport. Aujourd'hui, l'essence et le diesel contiennent déjà en moyenne 12,2% de biocarburants renouvelables. La directive RED III⁴ prévoit qu'à l'horizon 2030, jusqu'à 29% des carburants utilisés dans le transport proviennent de sources renouvelables. En 2050, il y aura encore plus de 1 million de voitures à moteur à combustion en circulation en Belgique⁵. Les carburants (bio)renouvelables peuvent être utilisés immédiatement (carburants drop-in) dans le parc automobile actuel afin de réaliser des réductions significatives de CO₂.

La décarbonation du transport requiert un mix énergétique diversifié



La transition vers un transport à zéro émission nette, abordable et socialement acceptable ne peut réussir que si toutes les solutions énergétiques, telles que l'électricité, l'hydrogène et les carburants renouvelables, sont intégrées dans le mix énergétique. Notre secteur contribue à l'électrification du parc automobile en proposant de plus en plus de bornes de recharge (rapide) dans nos stations-service. Tous les carburants relevant du cadre de la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED) doivent pouvoir y trouver leur place. Les carburants renouvelables peuvent être utilisés durant la transition énergétique dans les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers, afin de basculer progressivement, d'ici 2050, vers des segments de transport plus difficiles à électrifier, tels que l'aviation, le transport maritime et le transport routier de longue distance (avec le biocarburant HVO).

Seule une analyse du cycle de vie donne l'impact réel des émissions CO₂

Il y a une prise de conscience quant au fait que l'impact CO₂ d'un véhicule doit être évalué à travers une analyse complète de son cycle de vie. Celle-ci prend en compte l'impact CO₂ total, de la production et du recyclage du véhicule (et de la batterie), l'intensité carbone de l'électricité utilisée, la production et le transport du carburant, l'impact de la combustion ainsi que le CO₂ recyclé. *En tenant compte de l'intensité carbone de l'électricité produite en Belgique, le bilan net de CO₂ sur l'ensemble du cycle de vie d'un véhicule thermique utilisant un e-carburant ou un biocarburant avancé n'est pas plus élevé que celui d'un véhicule électrique⁶.*

Il n'existe pas de solution unique pour décarboner le transport complètement. D'un point de vue 'analyse de cycle de vie' (LCA), une voiture 'zéro-émission' n'existe pas ! Les véhicules utilisant une grande part d'énergie renouvelable présentent des émissions de gaz à effet de serre comparablement faibles, quel que soit le type de motorisation — qu'il s'agisse de moteurs à combustion utilisant un biocarburant avancé comme le HVO ou des e-fuels, de l'hydrogène, ou de véhicules électriques à batterie. Ceci confirme l'importance de la neutralité technologique, en tant que principe politique fondamental, donnant une place à toutes les solutions énergétiques d'accélérer efficacement la transition vers un transport décarboné, sans laisser personne sur le bord de la route. Il importe de considérer toutes ces technologies durables comme complémentaires, et non concurrentes.

Pour plus d'info : info@energiafed.be
LinkedIn: [energiafed](#)

www.energiafed.be X: [@energiafed](#)

⁴ Renewable Energy Directive

⁵ SIA Partners 'Energy Stations in the Future'

⁶ AECC-IPA, SIA Powertrain 2025

Contexte: Obligation européenne intégration biocarburants de 1ère génération < 7 % (en baisse), intégration des biocarburants avancés jusqu'à 29 % dans les carburants destinés au transport d'ici 2030, le HVO permet de réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 90 % par rapport au diesel conventionnel, les biocarburants avancés sont neutres sur le plan climatique car les matières premières utilisées intègrent le CO₂.