

Communiqué de presse



Stuttgart, avril 2024

6300km à travers le sud de l'Europe, avec un carburant presque CO2 neutre.

Un tour de 13 jours a été organisé par l'association eFuelsNow e.V., un groupe d'ingénieurs allemands. Pendant le tour, on a fait le plein avec un carburant diesel synthétique à base de résidus (HVO100 / XTL). Les stations-service HVO sont indiquées sur la carte d'eFuelsNow, que l'on peut trouver sur Internet. Au total, l'empreinte carbone a été réduite jusqu'à 87% pendant tout le trajet (jusqu'à 27g CO2/km, 97% de HVO). La tournée commençait près de Stuttgart et se déroulait par l'Italie jusqu'à la capitale grecque Athènes. De là, le voyage s'est poursuivi jusqu'à Malte, avant le retour en Allemagne via Rome.

Le véhicule présente un bilan de cycle de vie sensationnel. Il fonctionne sans problème avec du HVO, même sans homologation du constructeur.

Le tour a été réalisé au volant d'une Alfa Romeo 159 2.0 JTDm (fabriquée en 2011, sans modifications). La voiture est roulée près de la moitié de ses 400 000 km avec du HVO100 (environ 200 000 km ou 5 fois autour de l'équateur). Bien que le constructeur n'ait pas officiellement homologué le moteur pour le HVO/XTL, il n'y a jamais eu de problème. Les fabricants de carburant, comme Neste, soulignent que leur produit est compatible avec tous les moteurs diesel. Il marche beaucoup plus silencieusement et dynamiquement et atteint des valeurs d'émission beaucoup plus basses.



Pendant tout le trajet, on n'a dû attendre seulement 25 minutes aux stations-service.

Beaucoup de gens ne savent pas que les carburants essence et diesel offrent une densité énergétique exceptionnelle. Une voiture peut être ravitaillée avec 35 litres par minute. Ainsi, la pompe atteint une puissance de 18 000 KW et il faut moins de 2 minutes pour remplir un réservoir vide. Ensuite, la voiture est prête à repartir pour 1100 kilomètres écologiques. En Italie, le prix du gazole HVO est parfois 5 à 10 centimes moins cher que le gazole fossile. Nous avons payé en moyenne 1,81 euro par litre pendant toute le voyage.



Qu'est-ce que c'est, le HVO ?

Le carburant est produit à partir d'une grande variété de déchets biogènes. Ce ne sont pas nécessairement des graisses ou des huiles d'origine végétale qui doivent être utilisées. Il peut s'agir de déchets forestiers, de résidus de l'industrie du poisson et du papier, etc. La liste des déchets utilisables est longue. L'essentiel est que les déchets utilisés ne contiennent pas de carbone fossile. La réduction du CO2 est basée sur le principe du cycle du CO2, tel qu'on le trouve partout dans la nature. Olaf Toedter, chef de projet pour reFuels à l'Institut de technologie de Karlsruhe, souligne que le HVO n'est pas un e-fuel. Mais les deux carburants (HVO et e-fuel) sont des reFuels et, en tant que diesel, ils sont conformes à la norme des carburants diesel synthétiques (DIN EN 15940). En termes de qualité, le HVO est supérieur à son prédécesseur fossile dans presque tous les domaines. Il est seulement 6 % plus léger. Le HVO ne doit pas être comparé au biodiesel, souligne M. Toedter. Il est inodore, transparent pour l'eau et très compatible avec les matériaux. De plus, il réduit les émissions.

Le HVO est très efficace en termes d'électricité

Le professeur Thomas Willner, de l'université de Hambourg (HAW), travaille aussi sur la recherche des nouveaux carburants. Il souligne l'efficacité électrique extrêmement élevée. Avec le HVO, vous pouvez rouler avec moins d'électricité qu'avec un véhicule électrique. En effet, une grande partie de l'énergie est déjà conservée dans la matière résiduelle. Par conséquent, le processus de raffinage ne nécessite que très peu d'électricité. Le carburant diesel HVO est automatiquement créé comme coproduit pendant la production de carburant d'aviation.

En moyenne, tous les 25 kilomètres, une station HVO100

Le réseau européen de stations de ravitaillement en HVO est également très bien développé dans de nombreux pays. Au cours de la tournée de près de 6 300 kilomètres, l'Alfa a atteint une station proposant du HVO100 tous les 25 kilomètres en moyenne et une station proposant des mélanges HVO tous les 4,4 kilomètres. Ce carburant est très répandu dans le nord et le sud de l'Europe en particulier, mais aussi dans les pays du Benelux et en Californie. Rien qu'en Italie, près de 1000 stations-service ont ajouté le HVO100 à leur gamme en l'espace de 11 mois environ. En Espagne et au Portugal, plusieurs fournisseurs ont annoncé un total d'environ 800 stations d'ici à la fin de 2024. Dans certains pays nordiques et en Californie, entre 20 et 50 % de l'ensemble du marché du diesel est

déjà approvisionné en HVO. En Californie, de nombreuses stations-service ne proposent plus que du HVO95. Bien que la plupart des véhicules diesel y soient encore conçus pour les carburants fossiles, aucun problème n'a été connu. Dans ces pays, des millions de véhicules diesel sont ravitaillés quotidiennement avec ce carburant depuis une dizaine d'années. Problèmes ne sont pas connus. Cette mesure a permis de réduire considérablement les émissions de CO₂. Les ingénieurs d'eFuelsNow font pareil. Ils utilisent HVO100 dans tous leurs véhicules diesel privés, sans tenir compte de l'homologation du constructeur.

Le HVO est un élément important pour atteindre les objectifs climatiques

Prof. Willner et Dr Toedter ne cessent de rappeler qu'il existe une grande quantité de déchets inutilisés. Ils soulignent qu'il s'agit d'un problème de déchets au niveau mondial. Les parts nationales élevées de HVO dans certains marchés et la croissance rapide du nombre de stations dans le monde symbolisent le potentiel d'expansion. Selon les calculs de Neste, environ 1000 mégatonnes de ces carburants verts pourraient être produites chaque année si tous les déchets étaient utilisés à pleine capacité de production. Cela correspond à environ 40 % des besoins mondiaux en matière de transport (transports routiers, maritimes et aériens). Ces chiffres sont également identiques aux calculs du professeur Willner. Et il souligne que, selon une autre étude, il existe encore un grand potentiel de HVO d'environ 200 mégatonnes par an basé sur le jatropha. Cette plante peut être cultivée dans des zones désertiques où rien d'autre ne pousse. Et cette quantité pourrait couvrir les besoins en carburant de toute l'UE. Cela représente un grand potentiel à exploiter. Au cours du voyage dans le sud de l'Europe, il est apparu clairement que les véhicules à moteur d'essence et de diesel représenteront une part essentielle de l'avenir. Cela s'explique par l'instabilité de l'infrastructure électrique, par exemple dans les villages de montagne italiens, et par les limites physiques de la distribution d'électricité. Il ne faut pas oublier que les réparations des véhicules diesels et essence sont relativement simples et pas chère en raison des nombreuses petites pièces. Le HVO peut être utilisé immédiatement. Il est non seulement la solution la plus efficace en termes d'électricité, mais aussi la plus économique et la plus rapide pour un transport routier respectueux de l'environnement. Le facteur de temps joue un rôle essentiel. Selon des chiffres publiés par les autorités environnementales suédoises, le HVO représente l'impact le plus significatif en ce qui concerne la protection du climat dans le secteur des transports routiers.



L'information et l'éducation techniques sont absolument essentielles

Dr Toedter et Prof Willner soulignent l'importance de l'éducation technique. Ils savent que certains ne souhaitent pas trouver des carburants défossilisés aux pompes des stations-service. C'est probablement pour cette raison que certains arguments incorrects sont toujours communiqués. Cela provoque au final un retard et la non-réalisation des objectifs climatiques. Les scientifiques s'engagent donc aux côtés des ingénieurs d'eFuelsNow pour informer sur ce sujet très important.

Qui est eFuelsNow ?

Les membres de eFuelsNow s'engagent pour une protection du climat basée sur le marché et les besoins des gens. Les objectifs climatiques ne peuvent être atteints qu'avec l'ensemble de la population. En effet, ce sont les citoyens qui doivent appliquer les mesures de protection du climat dans leur vie quotidienne et qui doivent les financer. Il ne s'agit pas d'être pour ou contre une technologie particulière. Le but est la possibilité d'utiliser TOUTES les solutions afin qu'il y ait une solution pratique pour CHAQUE automobiliste. Enfin, la protection du climat nécessite de la ressource financière d'une industrie fonctionnant bien, avec des transports de passagers et de cargaisons flexibles et efficaces. C'est le moyen unique de financer les innovations modernes dans le domaine de la technologie verte. C'est l'énergie qui compte, pas le type de moteur. Les ingénieurs d' eFuelsNow demandent par conséquent une part plus importante des carburants verts sur les marchés nationaux. Sans cela, les voitures continueront à rouler aux carburants fossiles.

Rapport de voyage et sources des informations

Une analyse de la tournée détaillée, comprenant des études sociales sur le sujet de la mobilité, peut être trouvée sur ce lien. Elle contient aussi les sources des informations mentionnées ici :

https://efuelsnow.de/hvo-tours/italy_and_southern_europe

Film sur le voyage du HVO:

<https://www.youtube.com/watch?v=naffTmQMxr4>

La carte actuelle des stations-service HVO se trouve sous ce lien :

<https://efuelsnow.de/tankstellen-karte>



(fin du texte)

Contact et remarque :

Important : veuillez inclure les liens indiqués dans vos publications sur Internet ! D'autres photos de presse sont disponibles sur notre site web. Si vous avez des questions, n'hésitez pas à nous contacter : info@efuelsnow.de