

Communiqué de presse



Stuttgart, septembre 2025

10 000 km à travers l'Europe du Sud, avec un diesel presque carboneutre

Les ingénieurs de l'association eFuelsNow ont organisé un trajet exclusivement avec du carburant diesel synthétique HVO/XTL. Sur plus de 10 131 km, une Alfa Romeo 159 a traversé l'Europe. eFuelsNow est une association d'ingénieurs qui s'engagent bénévolement dans ce domaine et ont réussi à créer une carte des stations-service HVO. Cette carte comptait déjà (au 09/2025) plus de 5,5 millions de consultations et référençait plus de 17 000 stations. À l'aide de cette carte, le voyage a pu être réalisé avec une réduction des émissions de CO₂ allant jusqu'à 90 % (≈ 21 g CO₂/km).

Le voyage a commencé près de Stuttgart. Puis le trajet a traversé la Suisse, l'Italie, la France, l'Espagne et Gibraltar avant d'atteindre le Portugal. Au total, 11 pays ont été parcourus. À la fin de la tournée, l'Alfa Romeo a même franchi le cap des 400 000 km. La distance totale de 10 131 km correspond presque au kilométrage annuel moyen d'une voiture particulière ou à la distance d'un vol entre Vienne et Los Angeles. Ce long trajet prouve la fiabilité et la disponibilité du carburant.



Véhicule de la tournée avec un bilan CO₂ remarquable, sans homologation officielle HVO du constructeur.

L'Alfa Romeo 159 2.0 JTDm (année 2011) a déjà parcouru près de la moitié de ses plus de 430 000 km avec du HVO100. En août 2025, cela représentait environ 230 000 km, soit presque six fois le tour de l'équateur. Bien que le constructeur n'ait délivré aucune homologation officielle HVO/XTL pour ce moteur, aucun problème n'a été constaté. Les producteurs de carburant, comme Neste, soulignent que leur produit convient à tous les moteurs diesel. En outre, le moteur fonctionne plus silencieusement, répond de manière plus vive et brûle nettement plus proprement. Les 10 131 km parcourus pendant le trajet avec du HVO correspondent à la distance aérienne entre Vienne et Los Angeles, mais avec une empreinte carbone considérablement réduite.

Énergie pour plus de 1 100 km d'autonomie en moins de deux minutes

Beaucoup d'automobilistes ne savent pas que l'essence et le diesel ont une densité énergétique unique. Résultat : un remplissage ultra-rapide et des pauses carburant minimales. Aux pompes classiques, un véhicule particulier se ravitaile à environ 35 litres par minute. Cela correspond à une puissance de pompe équivalente à 18 000 kW et à un temps de remplissage de moins de deux minutes pour un réservoir de 65 litres. Après cela, la voiture est prête à repartir pour 1 100 kilomètres plus respectueux du climat. Sur l'ensemble des 10 131 kilomètres, la voiture n'a passé qu'environ 60 minutes aux stations-service. En profitant de toute l'autonomie, il aurait été possible d'effectuer les ravitaillements en seulement 35 minutes, paiement et déplacements inclus. En termes de prix, le carburant diesel HVO en Italie se situe au même niveau que le diesel fossile, et il est parfois 5 à 10 centimes moins cher. En Espagne, il n'était plus cher que d'environ 5 à 10 centimes. Sur l'ensemble du trajet, le prix moyen payé a été de 1,67 €/L, soit 15 centimes de moins que lors du voyage précédent.

Qu'est-ce que le HVO ?

Le carburant est produit à partir de divers déchets organiques. Ce ne sont pas uniquement des graisses ou des huiles végétales usagées. : de nombreuses matières premières conviennent, On peut utiliser par exemple des résidus forestiers, des sous-produits de l'industrie de la pêche et du papier, ainsi que bien d'autres encore. La liste des matériaux utilisables est longue. L'essentiel est que les déchets ne contiennent pas de carbone fossile. La réduction de CO₂ découle du principe du cycle du carbone tel qu'on l'observe partout dans la nature. Dr Olaf Toedter, responsable du projet reFuels au KIT de Karlsruhe, précise que le HVO ne doit pas être confondu avec un e-fuel. Mais les deux (HVO et e-fuels) appartiennent à la famille des **reFuels** et, en tant que diesel, respectent la norme des carburants diesel synthétiques (DIN EN 15940). En termes de qualité, le HVO surpasse son prédécesseur fossile dans presque tous les domaines. Il est seulement environ 6 % plus léger. Selon Dr Toedter, il ne faut pas confondre le HVO avec le biodiesel. Il est inodore, transparent comme de l'eau et parfaitement compatible avec tous les moteurs diesel. De plus, il brûle nettement plus proprement.



Efficacité électrique supérieure

Thomas Willner, professeur à la HAW de Hambourg, mène aussi des recherches sur les carburants. Il souligne la remarquable efficacité énergétique: on obtient une efficacité électrique encore meilleure que celle d'un véhicule électrique. En effet, l'énergie est déjà largement contenue dans la matière résiduelle. Par conséquent, très peu d'électricité est nécessaire pendant le processus de raffinage. Lors de la production de kérosène d'aviation, le diesel est automatiquement généré comme co-produit.

Réseau dense de stations HVO100 sur tout le trajet jusqu'à Lisbonne

Le réseau européen de stations de HVO augmente constamment. Lors du voyage en juin 2024, une station HVO100 était répertoriée tous les 30 km environ dans un corridor de 5 kilomètres à gauche et à droite de la route. Un nouveau décompte effectué en septembre 2025 a révélé qu'il y avait déjà une station tous les 18 kilomètres. Le nombre de stations en Europe a environ doublé pendant la même période. Il faut également noter que de nombreuses stations-service sont déjà approvisionnées en HVO, même avec des mélanges : en Norvège, le diesel standard contient jusqu'à 40 % de HVO. En Californie, fin 2024, environ 65 % du marché total du diesel était déjà couvert par le HVO. La norme du diesel conventionnel n'autorise toutefois qu'environ 26 % de HVO. Aucun dommage moteur n'est connu. Le développement impressionnant du réseau de stations-service et les niveaux élevés de mélange dans certains pays contredisent ainsi certaines affirmations selon lesquelles HVO poserait des problèmes aux moteurs plus anciens et ne serait pas scalable.

Le HVO est un facteur important pour un futur respectueux du climat

Les Professeurs Willner et Toedter soulignent constamment qu'il existe une grande quantité de déchets inutilisés. Ils insistent sur le fait que le problème des déchets est un problème mondial. Les pourcentages élevés de HVO dans certains pays et le réseau de distributeurs qui se développe très vite montrent qu'il y a des possibilités de croissance. Selon une estimation de Neste, l'utilisation de tous les résidus disponibles et une exploitation à pleine capacité permettraient de produire environ 1 000 mégatonnes par an. Cela correspond à environ 40 % des besoins mondiaux en transport (routier, maritime et aérien). Ces chiffres concordent également avec les relevés du professeur Willner. Ces chiffres correspondent aussi aux recherches du Prof. Willner. En plus, d'après une étude présentée par Willner, il y a encore un gros potentiel HVO d'environ 200 mégatonnes par an à base de jatropha. Le jatropha pousse dans les zones périphériques désertiques, sur des sols marginaux où rien d'autre ne pousse. Une telle quantité de HVO à base d'huile de jatropha pourrait couvrir les besoins en carburant de l'ensemble de l'UE.

Les informations techniques et la sensibilisation sont essentielles

Les professeurs Toedter et Willner soulignent l'importance de l'information technique. Ils sont conscients que certains ne veulent pas voir de carburants défofossilisés dans les stations-service. Pour cette raison, certains arguments incorrects sont continuellement communiqués. Cela conduit finalement à des retards et à la non-réalisation des ambitions climatiques. Les experts s'engagent pour cette raison aux côtés des ingénieurs d'eFuelsNow.

Qui est eFuelsNow ?

Les membres de l'association s'intéressent à la protection climatique dans le cadre d'une économie de marché. Les objectifs climatiques ne peuvent être atteints qu'avec l'aide des citoyens. C'est pourquoi il faut respecter les préférences des clients. Le but n'est pas d'être pour ou contre une technologie en particulier. L'objectif est de pouvoir utiliser TOUTES les solutions afin que CHAQUE automobiliste puisse trouver une solution viable. Enfin, la protection du climat nécessite des ressources financières provenant d'une industrie performante, avec une mobilité flexible et efficace pour le transport de passagers. C'est la seule façon de financer les innovations GreenTec modernes. C'est l'énergie qui compte, pas le mode de propulsion. Les ingénieurs réclament donc un plus grand taux d'incorporation. Sinon, les voitures continueront à rouler aux énergies fossiles.

Rapport de voyage et sources

L'analyse détaillée du parcours est disponible à ce lien :

<https://efuelsnow.de/hvo-tours/italy-and-southern-europe>

Film du voyage

<https://www.youtube.com/watch?v=nafFtmQMxr4>

La carte actuelle des stations HVO est disponible à ce lien :

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



(Fin du text)

Contact et note :

Important : veuillez intégrer impérativement les liens indiqués dans la publication ! D'autres photos de presse sont disponibles sur le site web.

Questions : info@efuelsnow.de