



De nombreux soutiens

INDUSTRIE Même si les carburants synthétiques sont encore loin d'être prêts sur le plan commercial, ils profitent déjà d'un soutien important.

Ramon Egger

Selon une enquête menée par Bosch en Europe, les conducteurs seraient encore très nombreux à préférer la voiture thermique à l'électrique. Voilà qui prouve que le moteur à combustion interne a encore de beaux jours devant lui.

En outre, la plus grande majorité des personnes interrogées dans cette enquête allemande seraient également favorables à des incitations fiscales en faveur des carburants de synthèse. Lesquels contribuent à réduire de manière importante les émissions de gaz à effet de serre. Mais, au fait, comment se déroule la production des carburants de synthèse? De l'énergie renouvelable est utilisée pour diviser l'eau (H₂O) en hydrogène (H₂) et en oxygène (O₂), et ce grâce à la technique d'électrolyse. Le CO₂ est extrait de l'atmosphère par «captage direct de l'air» (DAC). Les carburants synthétiques sont produits à partir de l'hydrogène (H₂) et du dioxyde de carbone (CO₂) par le biais du «Power-to-Gas» (PtG). L'hydrogène et le dioxyde de carbone forment les molécules d'hydrocarbures nécessaires à la combustion.

Bosch à pied d'œuvre

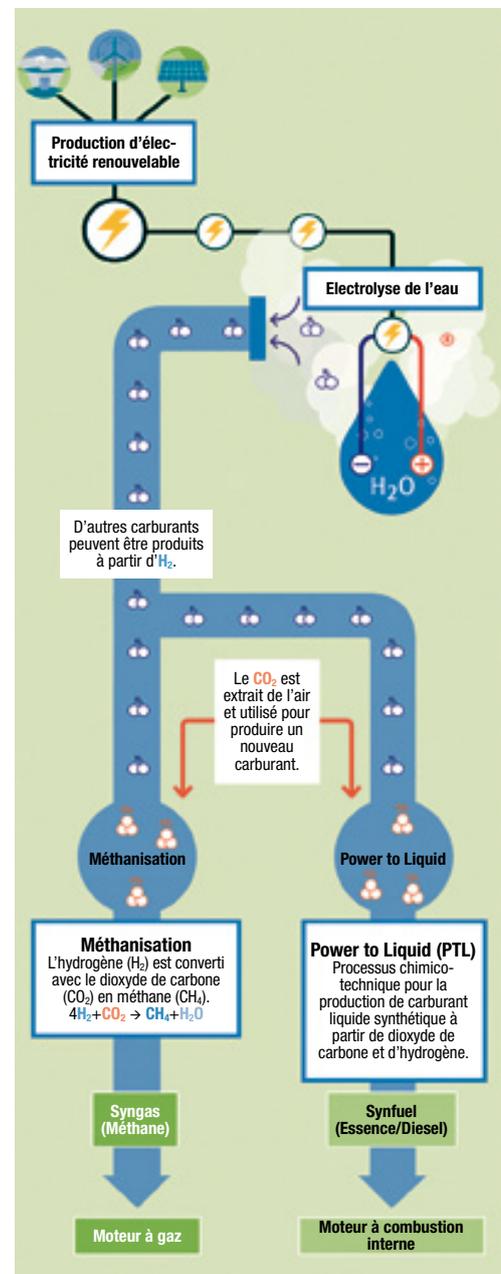
Outre Porsche (lire l'interview en page 2), d'autres constructeurs et entreprises du secteur automobile travaillent également sur les carburants de synthèse. Parmi eux, l'équipementier allemand Bosch: «Si nous voulons atteindre les objectifs climatiques, nous ne pouvons pas nous passer des e-fuels», déclare Stefan Hartung, membre du directoire de Bosch. «Les carburants synthétiques sont le seul moyen pour le milliard de véhicules déjà en circulation dans le monde de contribuer à la protection du climat.» L'entreprise allemande

ne travaille pas elle-même au développement des carburants de synthèse. «Notre rôle est de rendre les composants du système de transport (ndlr: autrement dit de l'automobile) prêts à utiliser des carburants de synthèse», lance le porte-parole de Bosch, Joern Ebberg. Audi avait également annoncé en 2017 qu'elle entrerait – à titre d'essai – dans la production de diesel synthétique. L'expérience devait prendre place dans une usine en Suisse, à Laufenburg, en Argovie. Cependant, comme on le sait depuis, le projet a été interrompu au début de l'année.

Le plus grand projet européen de production de carburants synthétiques est en cours de construction en Norvège. Sous le nom de «Norsk E-Fuel», diverses entreprises, dont l'expert suisse en capacité d'air direct Climeworks, travaillent sur une usine pilote qui doit produire 100 millions de litres de carburants synthétiques par an d'ici à 2026. Ils doivent être utilisés principalement dans les «secteurs difficiles à électrifier», c'est-à-dire l'aviation et le transport maritime dans un premier temps.

Aucune alternative

«Dans certains secteurs, tels que le transport de marchandises sur de longues distances, les vecteurs d'énergie liquides n'ont pas d'alternative. L'avion à batteries devrait en rester à l'état de prototype», explique Roland Bilang, directeur d'Avenergy, la faïtière des importateurs de carburants liquides. «L'avenir appartient aux sources d'énergie liquides, dont la part fossile peut être continuellement réduite, et ce de manière importante. Théoriquement, rien n'empêchera d'ici quelques années la sortie à la pompe de carburants 100 % biogènes et synthétiques, ainsi le trafic routier sera totalement libéré du CO₂» En attendant, la recherche continue. ●



Le carburant synthétique est créé avec des énergies renouvelables.

Grafique: Avenergy