

COMMUNIQUE DE PRESSE

Demande de biomasse pour les carburants de transport pour l'aviation et le transport maritime jusqu'en 2050 et implications pour l'approvisionnement en biomasse du secteur chimique

Les réglementations actuelles en matière de transport offrent une perspective unique à long terme pour les carburants durables destinés à l'aviation et au transport maritime grâce aux quotas définis - qu'est-ce que cela signifie pour le secteur chimique ?

Hürth, 21 Janvier 2025 : Après le Green Deal, l'UE montre la voie en transformant son secteur des transports vers la neutralité climatique. Les règlements actuels sur les transports offrent une perspective à long terme unique pour les carburants durables à base de carbone dans l'aviation et le transport maritime grâce aux quotas définis, en particulier pour la biomasse couverte par l'annexe IX et les carburants synthétiques à base de CO₂. Un nouveau rapport de la Renewable Carbon Initiative (RCI) analyse trois scénarios futurs pour le développement de la demande de carburants à base de carbone jusqu'en 2050 - chacun étant une évolution possible dans le cadre des règles politiques actuelles. Les résultats montrent que la demande de biocarburants issus de la biomasse de deuxième génération augmentera de manière significative, principalement en raison de l'augmentation des quotas fixés pour les carburants d'aviation et le transport maritime. Cette projection ne met pas seulement en évidence les risques potentiels pour l'équilibre écologique et la durabilité des ressources qui doivent être gérés avec soin, mais elle pose également des obstacles importants pour d'autres secteurs qui ont besoin de carbone renouvelable pour défossiliser leurs produits. En particulier, le secteur des produits chimiques et des matériaux doit compter sur le carbone biogène et capturé comme matière première à long terme. Mais en concurrence directe avec le secteur des carburants et sans incitations réglementaires comparables, le secteur aura un accès très limité à la biomasse de deuxième génération et au carbone capturé. Cependant, la production de carburants biosourcés et synthétiques peut également soutenir le développement du carbone renouvelable dans les produits chimiques, car quelques sous-produits de leur production peuvent être utilisés comme matières premières dans l'industrie chimique.

RCI a chargé des experts de l'Institut nova (Allemagne) de préparer ce rapport. Il contient 11 tableaux et 9 graphiques, ainsi qu'une description détaillée des dernières réglementations sur les carburants dans l'Union européenne, qui sont d'une grande valeur pour les parties prenantes d'autres secteurs ayant une demande pour la biomasse et l'utilisation du CO₂. Bien que l'accent soit mis sur l'Europe, le rapport comprend également des scénarios et des analyses à l'échelle mondiale. Les principaux résultats et conclusions sont résumés ci-dessous. Pour une analyse détaillée, veuillez consulter le rapport. Vous pouvez télécharger gratuitement le rapport complet ici : <https://renewable-carbon.eu/publications/product/eu-and-global-biomass-demand-for-transport-fuels-aviation-and-shipping-up-to-2050-and-implications-for-biomass-supply-to-the-chemical-sector-pdf/>

Le règlement actuel sur les transports oriente la biomasse de deuxième génération vers l'aviation et le transport maritime

Dans la situation réglementaire européenne actuelle, le secteur chimique ne sera pas en mesure de concurrencer le secteur des *Sustainable Aviation Fuels (SAF)* pour la biomasse de deuxième génération (annexe IX), car les quotas contraignants signifient que les producteurs de SAF sont prêts à payer des prix beaucoup plus élevés pour la même biomasse. La forte demande du secteur des transports est susceptible d'absorber la quasi-totalité de la biomasse de deuxième génération disponible, les prix augmentant avec la demande, ce qui limite considérablement la disponibilité de la biomasse de deuxième génération pour une utilisation dans le secteur chimique.

Une part plus importante de carburants synthétiques, au-delà des parts obligatoires, pourrait réduire la concurrence pour les matières premières d'origine biologique et permettre à une partie de la biomasse de deuxième génération d'être utilisée dans l'industrie chimique, créant ainsi des conditions de concurrence plus équitables.

Il existe d'importantes synergies potentielles entre les secteurs des transports et des matériaux

La production de biocarburants génère un certain nombre de coproduits précieux qui pourraient être mis à la disposition de l'industrie chimique. Par exemple, le sous-produit de la production de Fischer-Tropsch SAF est un naphta de haute qualité - avec une part d'environ 15 %, une matière première parfaite pour les vapocraqueurs de l'industrie chimique. La modélisation a montré qu'en fonction de la future combinaison de technologies, environ 1 à 2 millions de tonnes de naphta biosourcé pourraient être attendues comme produit secondaire de la production de SAF biosourcé, dans le cadre de la demande de biomasse déjà calculée pour les SAF. La sécurisation de ces flux pour l'industrie chimique peut contribuer à ce que les synergies entre les secteurs soient pleinement exploitées.

L'utilisation industrielle de la biomasse devrait être basée sur des arguments scientifiques et objectifs qui incluent l'efficacité de l'utilisation des terres.

L'exclusion objectivement contestable des cultures destinées à l'alimentation humaine et animale des futurs carburants pour l'aviation offre l'occasion d'utiliser ces cultures pour le secteur chimique. La réduction de la demande de cultures vivrières et fourragères due au transport routier permet au secteur chimique d'utiliser davantage de cultures vivrières et fourragères sans utiliser de terres supplémentaires. Les usines de production d'éthanol et de biodiesel pourraient être maintenues et transformées en fournisseurs de matières premières pour l'industrie chimique, en préservant l'infrastructure existante, l'innovation et l'emploi qui ont été créés au cours des dernières décennies grâce à des investissements importants. La modélisation montre qu'il est possible d'accroître l'approvisionnement de l'industrie chimique en amidon, en sucre et en huile végétale en 2050 dans le cadre d'un scénario de haute technologie modérée sans compromettre la sécurité alimentaire, la durabilité et la production de biocarburants/SAF. Changer l'image de l'utilisation des cultures vivrières et fourragères dans l'industrie et obtenir une acceptation politique à long terme ne suivrait pas seulement les arguments scientifiques, mais soutiendrait également le secteur chimique sur la voie de la défossilisation et de la durabilité.

L'électrification du système de transport combinée à la transformation des industries dépendantes du carbone permet de mettre en place un système durable qui utilise la biomasse.

La combinaison de la décarbonisation de l'énergie et des transports avec la défossilisation des secteurs dépendants du carbone offre une approche holistique de la durabilité. Cette stratégie intégrée crée une vision nette zéro qui englobe l'adoption généralisée des véhicules électriques et la transformation des secteurs dépendants du carbone, tels que l'aviation et les produits chimiques. Une telle approche permettrait de minimiser la demande de carbone dans les transports tout en établissant des cycles de carbone durables dans les industries qui, par nature, ont besoin de carbone. En outre, elle ouvre des possibilités d'innovation et incite à réévaluer l'utilisation des cultures vivrières dans la production de produits chimiques et de matériaux.

La future gamme de carburants pour les transports sera fortement influencée par le cadre réglementaire ambitieux de l'UE, ce qui entraînera une demande importante et accrue de matières premières carbonées d'origine biologique et CCU. Garantir un approvisionnement durable en biomasse de deuxième génération pour répondre à la forte demande de biocarburants, en particulier dans l'aviation, tout en équilibrant les besoins de l'industrie chimique, nécessitera de nouvelles interventions politiques stratégiques pour garantir des conditions de concurrence équitables, mettre en œuvre une économie circulaire et aligner les politiques sur le principe de l'utilisation en cascade. Une approche globale de ces défis est essentielle pour garantir la durabilité et la résilience des transports et des industries chimiques pour les décennies à venir. En relevant simultanément ces défis interconnectés, il est possible de créer un écosystème industriel plus cohérent et plus durable, équilibrant les besoins des différents secteurs tout en s'orientant vers un avenir défossilisé.

« Nos recherches révèlent un besoin crucial de politiques équilibrées qui soutiennent les secteurs des transports et de la chimie dans leur transition vers des sources de carbone renouvelables », déclare Michael Carus, directeur exécutif de l'Initiative pour le carbone renouvelable (Renewable Carbon Initiative). « Sans approches coordonnées et stratégiques, nous risquons de créer des obstacles involontaires aux efforts de défossilisation de l'industrie chimique ».

Les conclusions de ce rapport soulignent la nécessité urgente pour les décideurs politiques, les chefs d'entreprise et les parties prenantes de collaborer à la gestion du carbone en développant une approche holistique du carbone renouvelable et de son allocation. Nous appelons les législateurs de l'UE à prendre en compte ces idées lors des prochaines révisions de politiques, et invitons les acteurs de l'industrie à s'engager avec le RCI pour explorer des solutions innovantes. Téléchargez le rapport complet pour en savoir plus sur la façon dont nous pouvons créer un avenir durable pour les secteurs du transport et de la chimie.

Clause de non-responsabilité

Les membres de RCI constituent un groupe diversifié d'entreprises qui abordent les défis de la transition vers le carbone renouvelable avec des approches différentes. Les opinions exprimées dans ces publications peuvent ne pas refléter exactement les politiques et les points de vue individuels de tous les membres de RCI.

À propos de la RCI

La Renewable Carbon Initiative (RCI) est un réseau mondial de plus de 60 entreprises de premier plan qui se consacrent au soutien et à l'accélération de la transition du carbone fossile vers le carbone renouvelable (biosourcé, basé sur le CO₂ et recyclé) pour tous les produits chimiques et matériaux



organiques. Son travail se concentre sur les rapports scientifiques, les prises de position, le plaidoyer et la mise en réseau.

Vous trouverez tous les communiqués de presse de la Renewable Carbon Initiative (RCI), des visuels et d'autres éléments libres de droits à l'adresse suivante :

www.renewable-carbon-initiative.com/media/press

Responsable du contenu en vertu de la loi allemande sur la presse (V. i. S. d. P.) :

Michael Carus, diplômé en physique

Renewable Carbon Initiative (RCI) www.renewable-carbon-initiative.com

nova-Institut für politische und ökologische Innovation GmbH, Leyboldstraße 16,
DE-50354 Hürth (Allemagne)

Internet: <https://nova-institute.eu/>

Courriel: contact@nova-institut.de

Téléphone: +49 2233 460 14 00