



Énergies renouvelables

Biocarburants et e-fuels

# BIOCARBURANTS ET E-FUELS CONTEXTE ET ENJEUX

En France, en 2019, le secteur des transports a émis 132 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit **30 % des émissions nationales**. Solutions matures et disponibles, les carburants renouvelables et bascarbone, constituent, avec l'électrification et l'efficacité énergétique, des **leviers incontournables de décarbonation**. Pour réduire les émissions à horizon 2030, la mise à jour de la Directive Énergies Renouvelables, RED III, donne le choix aux États membres entre :

- un objectif de réduction de **14,5** % **de l'intensité carbone** de l'énergie consommée dans les transports ;
- un objectif d'au moins **29** % **d'énergie renouvelable** dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports d'ici à 2030.

## >> Décryptage : Biocarburants et e-fuels : quel avenir pour les carburants renouvelables ?

La réglementation fixe également un objectif contraignant d'incorporation de 5,5 % pour les biocarburants avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique (principalement l'hydrogène renouvelable et les e-fuels).

Enfin, la législation européenne vise plus particulièrement à accroître l'utilisation des carburants renouvelables et bas-carbone des secteurs aéronautique et maritime, toujours en prenant soin de ne pas recourir à une biomasse entrant en concurrence avec les usages alimentaires :

• l'initiative « ReFuelEU Aviation » vise ainsi à augmenter l'incorporation des carburants d'aviation durables (CAD) de 2 % en 2025 jusqu'à 70 % d'ici 2050 pour le secteur aérien.

L'initiative européenne ReFuelEU Aviation a introduit dès 2035 un sous-mandat de 5% d'incorporation pour les électro-carburants.

• le règlement « FuelEU Maritime » vise à diminuer progressivement les émissions de gaz à effets de serre du secteur maritime, de 2 % en 2025 à 80 % d'ici 2050.

Face à la prise de conscience internationale des impacts environnementaux actuels du secteur, concomitante à ces perspectives de croissance, les Etats Membres de l'organisation internationale de l'aviation civile (ICAO) ont par ailleurs annoncé la réduction à zéro de ces émissions nettes de carbone d'ici à 2050.

>> En savoir plus sur les solutions IFPEN dans le domaine de l'analyse de cycle de vie

Pour atteindre ces objectifs, l'usage de carburants alternatifs durables est considéré comme le principal levier de réduction d'émissions avec les systèmes de compensations carbone.

Au-delà de l'exigence environnementale, la création d'une filière industrielle pour les carburants renouvelables est un levier clef pour **renforcer la souveraineté et l'indépendance énergétique** en produisant sur le territoire national, à partir d'une ressource locale, des carburants liquides bas carbone.

Nos solutions

Nos atouts

## CONTACT



Jean-Philippe Héraud Responsable de programme jean-philippe.heraud@ifpen.fr



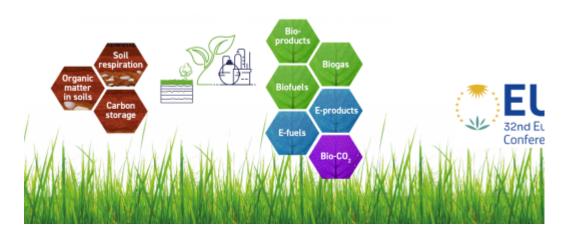
Enjeux et prospective

Regards économiques

janvier 2025

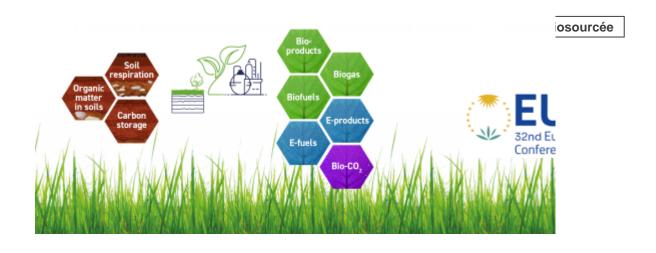
#### Tableau de bord biocarburants 2024

### Études économiques



Innovation et industrie
Événements 24 - 27 juin 2024

## Valorisation de la biomasse : IFPEN au rendez-vous des plus grands spécialistes à l'EUBCE



Innovation et industrie
Événements 24 - 27 juin 2024

Valorisation de la biomasse : IFPEN au rendez-vous des plus grands spécialistes à l'EUBCE

Analyse et caractérisation des sols Biocarburants et e-fuels Chimie biosourcée

