

Fin des moteurs thermiques en 2035

Tout n'est pas perdu

A fin juin, l'Union Européenne a entériné la fin des moteurs thermiques et le passage au tout-électrique pour les voitures neuves en 2035. Tous les efforts actuels en termes de motorisations thermiques neutres, en particulier les carburants alternatifs, sont-ils vains?



Fabriquer de l'hydrogène grâce aux éoliennes.

C'est assurément l'actualité avec un grand «A» du mois de juin dernier: l'abandon des motorisations thermiques pour les voitures neuves dans l'Union Européenne – et de facto la Suisse – en 2035. Cette date apparaît comme butoir, actant «la fin» du monde automobile tel qu'on le connaît depuis des décennies. Décision juste ou fautive, pertinente ou pas, chacun se fera sa propre opinion.

Il faut cependant lire entre les lignes de la décision et observer les divers agendas encore ouverts. Primo, la clause dite «Ferrari» octroie un sursis supplémentaire d'un an aux constructeurs dont le volume de production est inférieur à 10 000 véhicules. Ensuite, le sort des motorisations hybrides et des carburants de synthèse n'est pas encore scellé. Les ministres de l'environnement des Vingt-Sept ont décidé de se

revoir en 2026 pour examiner précisément le sort de ces technologies. L'espoir est donc encore permis.

Les caciques de Bruxelles ont raison de se montrer mesurés et d'avancer avec un peu de prudence. Les carburants de synthèse sont loin d'être une illusion, puisque c'est la solution pour l'heure privilégiée pour le transport aérien. Son adaptation pour l'automobile est possible et approche d'une industrialisation à grande échelle. Porsche est le constructeur le plus avancé sur la question. La firme de Stuttgart développe conjointement avec Siemens un projet dans la province de Magallanes, au Chili. Grâce à l'électricité produite par des éoliennes, l'usine chilienne produit par électrolyse de l'hydrogène. Combiné à du CO₂ prélevé dans l'atmosphère, l'hydrogène devient du «e-méthanol», carburant liquide facilement stoc-

kable et transportable. D'ici la fin de l'année, la co-entreprise entre Porsche et Siemens devrait produire 130 000 litres d'essence de synthèse avant de monter en puissance à 55 millions de litres en 2024 et 550 millions de litres en 2026. La compétition sert également de tremplin aux e-fuels: le championnat d'endurance WEC les autorise depuis cette année, alors que la Formule 1 franchira le pas avec le nouveau règlement moteur en vigueur, dès 2025.

Donc d'ici 2026, les différents industriels impliqués dans le développement des e-fuels auront du pain sur la planche afin d'abattre les dernières réticences autour du produit et surtout de le rendre économiquement viable, car le tarif actuel oscille autour des 10 dollars le litre. Mais ne dit-on pas que «l'espoir est le dernier à mourir»? ■

JÉRÔME MARCHON