

Carburant L'HVO : une solution transitoire

On s'attendait à de l'hydrogène, mais l'HVO est apparu. Pour cette saison d'hiver, la Compagnie des Alpes (CDA) a décidé d'alimenter ses dameuses à partir d'un carburant peu connu du grand public : l'hydrotreated vegetable oil. Un combustible compatible avec les moteurs diesel traditionnels et à faible émissions carbone. Normalisé sur le marché depuis près de cinq ans, l'HVO est un carburant de synthèse, à la différence près qu'il n'est pas directement produit à partir de gaz, une énergie fossile, mais à partir d'huile de friture de seconde vie. Cette huile est utilisée dans le milieu de l'agroalimentaire notamment, avant d'être collectée dans des centres de traitement. « Elle peut ensuite reprendre vie grâce à un procédé d'hydrogénation et de Fischer-Tropsch qui la transforme en un gaz dont la chaîne moléculaire va être fractionnée pour produire différentes matières, comme du carburant », détaille Hervé Noly, responsable régional de l'entreprise de distribution Vallier Énergies.

Un cercle vertueux

À la différence des biocarburants, tel que le bioéthanol, qui nécessitent un moteur spécifique ou l'installation d'un boîtier, l'HVO est compatible avec les moteurs diesel et il est miscible avec les produits pétroliers. Pour autant, son utilisation permet de réduire ses émissions de CO₂ de 89% à 92%. « Bien que les émissions soient similaires à celles générées par des carburants traditionnels, la biomasse (céréales) permettant de produire l'huile capture autant de CO₂ que le carburant brûlé n'en recrache. Cela forme un cercle vertueux. D'autant qu'avant d'être transformé en carburant, l'huile a déjà eu une première vie », se réjouit le responsable. Du côté des émissions polluantes aussi, le bilan est positif puisque pour les engins, l'utilisation de l'HVO permet de réduire les émissions de particules polluantes de 18% à 33%, les oxydes d'azote



© Kossobler

de 16% à 37% et les hydrocarbures imbrûlés de 9% à 23%. « Pour les dameuses, ce chiffre varie en fonction de la taille et de la vétusté du moteur. Plus il est ancien, plus les gains vont être importants, car il n'aura pas subi de traitement post-combustion. » En plus des avantages environnementaux, l'HVO permet de limiter l'encrassement du moteur, qui dure ainsi plus longtemps. Il assure également plus d'indépendance et une meilleure traçabilité, puisque tout est produit en Europe. « L'approvisionnement s'effectue par train entre Rotterdam et Lyon. Nos camions se chargent ensuite d'acheminer le carburant jusqu'à nos dépôts d'Annecy, Marignier et Chignin en Savoie et en Haute-Savoie. »

Un surcoût non négligeable

Au vu des bénéfices, il est difficile d'imaginer que l'HVO ne représente que 10% des ventes de Vallier Énergie entre juillet 2021 et juillet 2022, soit cinq millions de litres. Pourquoi le carburant peine-t-il à se démocratiser ? L'une des explications tient aux surcoûts. Aujourd'hui, il faut compter environ 20 centimes de plus par litre. « Le coût de production est conséquent car il n'y a pas d'économie d'échelle contrairement au pétrole. Sans oublier les frais de transformation de la matière usa-

gée. Tout le monde n'est pas prêt à payer ce prix », regrette Hervé Noly. Aujourd'hui, les stations de la CDA ont passé le cap, ainsi que La Clusaz et Les Carroz-d'Araches. À l'heure de l'électrique et de l'hydrogène, l'HVO apparaît pourtant comme une solution alternative de transition pertinente. « Avant que les moteurs thermiques ne soient remplacés par des batteries et que l'ensemble du parc ne soit renouvelé, il se passera sans doute une vingtaine d'années. Pendant ce temps, les moteurs diesel vont continuer de tourner. Les énergies de synthèse offrent un carburant moins polluant à court terme. » ▲ OCÉANE JACQUES

La Compagnie des Alpes a choisi le carburant HVO pour alimenter ses dameuses tout comme les exploitants des stations de La Clusaz et des Carroz-d'Araches.

CERTIFICATS D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE

Pour compenser le surcoût du carburant HVO, une solution existe. Les Certificats d'économie d'énergie (CEE), bien qu'ils fassent polémique, permettent aux entreprises proposant un produit décarboné de revaloriser son coût carbone en vendant des CEE aux gros pollueurs. Les sociétés émettrices évitent ainsi de payer des pénalités. Pour collecter ces fameux tickets verts, les « obligés » peuvent réaliser des opérations d'économies d'énergie, ou contribuer financièrement à des programmes d'accompagnement, ou les racheter auprès d'autres acteurs éligibles.