



AVIS

CCE 2018-0580

**Projet d'arrêté royal relatif à la réduction
des émissions annuelles de gaz à effet de
serre de l'énergie destinée au transport**





**Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la réduction des émissions
annuelles de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport**

**BRUXELLES
22.02.2018**

Contexte

La Ministre de l'Énergie, de l'Environnement et du Développement durable, Marie Christine Marghem, a saisi le Conseil fédéral du Développement durable, le Conseil central de l'Économie et le Conseil de la Consommation (devenu depuis lors la Commission consultative spéciale « Consommation » (CCS Consommation)¹), ci-après les organes d'avis, d'une demande d'avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la réduction des émissions annuelles de gaz à effet de serre de l'énergie destinée au transport.

L'arrêté proposé a pour objectif de transposer la directive (UE) 2015/652 du Conseil du 20 avril 2015 établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel ainsi que de transposer en droit belge l'article 7bis de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

Les membres compétents des trois organes d'avis précités se sont réunis le 11 décembre 2017, à l'occasion de cette demande, pour entendre Messieurs Brecht Vercruysse et Ivo Cluyts (SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement) présenter la demande d'avis et obtenir des précisions quant à son contenu.

Cette réunion s'est ensuite poursuivie entre les trois organes d'avis et a mené à la rédaction d'un avis commun.

¹ Cf. arrêté royal du 13 décembre 2017 portant création de la Commission consultative spéciale « Consommation » au sein du Conseil central de l'Économie et portant suppression de la Commission pour l'étiquetage et la publicité écologique.

Avis

Les organes d'avis constatent que le projet d'arrêté royal soumis pour avis est une transposition de la directive (UE) 2015/652 du Conseil du 20 avril 2015 établissant des méthodes de calcul et des exigences de déclaration au titre de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel ainsi que de l'article 7bis de la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel.

La directive (UE) 2015/652 précitée devait être transposée en droit interne au plus tard le 21 avril 2017 et, exécutant la directive 98/70/CE précitée (une directive d'harmonisation), cette législation doit être transposée correctement par la Belgique.

Les organes d'avis soulignent le fait que certains biocarburants émettent dans certains cas plus de CO₂ comparé aux carburants fossiles traditionnels et il recommande par conséquent, en vue des objectifs pour 2030, d'éviter d'avoir recours à ces biocarburants dans le cadre de la poursuite des objectifs de diminution des émissions de gaz à effet de serre (G.E.S.)².

Les organes d'avis s'étonnent que les législations européennes donnent artificiellement une pondération de 0,4 aux G.E.S. issus de la production électrique pour le transport contre une pondération de 1 pour les autres sources de G.E.S. Toute molécule de CO₂ ayant le même impact climatique quelle que soit sa source, il importe de veiller à une approche intégrée d'un point de vue scientifique et environnemental au sein de la législation européenne. Par conséquent, la comptabilité des émissions de G.E.S. liées aux biocarburants devrait prendre en compte l'ensemble de leur cycle de vie (y compris les effets indirects comme le changement d'affectation des sols)³, comme pour les autres sources d'énergie.

Vu les modalités actuelles de calcul prévues, les organes d'avis constatent qu'il est difficile de savoir si la poursuite de l'objectif de réduction de 6 % des émissions de G.E.S. des carburants destinés au transport résultera réellement en des réductions d'émissions et ils soulignent qu'ils estiment nécessaire que la crédibilité scientifique et environnementale de la législation européenne soit garantie.

Les organes d'avis notent que l'obligation de rapportage quant au lieu d'origine et au lieu d'achat des carburants prévue par les directives précitées⁴ n'est pas transposée dans le projet d'arrêté royal soumis pour avis.

² Cf. Avis sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2017a09, §§ [18] et [19].

³ Pour la quantification des émissions de G.E.S., voir par ex. Ecofys, IIASA et E4tech, The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impact, 2015, 261 pp.

⁴ Cf. l'art. 5 de la directive (UE) 2015/652 et l'art. 7bis de la directive 98/70/CE.

Bien qu'ils soient conscient que cela demande probablement une action au niveau européen pour obtenir ces données, les organes d'avis estiment important que les pouvoirs publics puissent établir sur base annuelle les principaux lieux et filières d'origine des carburants importés, exportés et mis à la consommation en Belgique, en conservant un bon équilibre entre transparence et traçabilité des produits d'une part, et simplicité administrative d'autre part.

Enfin, les organes d'avis notent que le plafonnement à 7 % du taux d'incorporation de biocarburants produits à partir de cultures cultivées en tant que cultures principales essentiellement à des fins de production d'énergie sur des terres agricoles (« land-based biofuels ») est repris dans un projet d'arrêté royal en voie de finalisation pris en exécution de la loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation qui ne lui est pas soumis pour avis.

Ils considèrent que ce plafonnement doit s'appliquer de manière cohérente tant pour l'objectif d'énergie renouvelable dans les transports (i.e. 10 % en 2020) que pour l'objectif de diminution de l'intensité en carbone des carburants (i.e. 6 % en 2020).