



**AVIS**

**CCE 2021-1540**

**Carburants destinés au secteur du transport  
d'origine renouvelable**

**CCE**  
Conseil Central de l'Economie  
Centrale Raad voor het Bedrijfsleven  
**CRB**





**Avis**  
**Carburants destinés au secteur du transport**  
**d'origine renouvelable**

**Bruxelles**  
**07/06/2021**

## Conseil central de l'Économie

Le Conseil central de l'économie (CCE), qui a été institué par la loi du 20 septembre 1948 portant organisation de l'économie, est actuellement régi par le livre XIII « Concertation » du Code de droit économique.

Missions de la coupole CCE :

- construire un consensus social à travers les organisations représentatives du monde du travail et des entreprises sur le fonctionnement de l'économie et les questions socioéconomiques, ainsi que sur les objectifs et les principes principaux, dans le but d'orienter la politique socioéconomique dans la direction souhaitée par les partenaires sociaux ;
- via le droit d'initiative du CCE, attirer l'attention des pouvoirs publics et des décideurs politiques sur les problèmes socioéconomiques en vue de les inscrire à l'agenda du gouvernement ;
- via les demandes d'avis sur des projets de loi, promouvoir l'interaction entre les pouvoirs publics, les décideurs politiques et la société en ce qui concerne les politiques socioéconomiques.

Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | [info@ccecrb.fgov.be](mailto:info@ccecrb.fgov.be) | [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)  
 Personne de contact: Andy Assez | 02 233 88 42 | [anas@ccecrb.fgov.be](mailto:anas@ccecrb.fgov.be)

## Conseil fédéral du développement durable

Le Conseil fédéral du développement durable (CFDD) a été institué par la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale en matière de développement durable.

Il a pour mission de :

- formuler des avis concernant toutes les mesures relatives aux politiques fédérale et européenne en matière de développement durable que l'autorité fédérale mène ou compte mener, plus particulièrement en exécution des engagements internationaux de la Belgique;
- être un forum de discussion en matière développement durable;
- Proposer des études scientifiques dans les domaines concernant le développement durable ;
- Obtenir la collaboration active des institutions publiques et privées, ainsi que celle des citoyens, afin d'obtenir ses objectifs.

Boulevard du Jardin Botanique 50/70, 1000 Bruxelles | +32 2 743 31 50 | [mail@frdo-cfdd.be](mailto:mail@frdo-cfdd.be) | [www.cfdd.be](http://www.cfdd.be)  
 Personne de contact: Alexis Dall'Asta | 02/743 31 56 | [alexis.dallasta@cfdd.be](mailto:alexis.dallasta@cfdd.be)

## Commission consultative spéciale Consommation

La Commission consultative spéciale (CCS) « Consommation » a été fondée, en vertu de l'arrêté royal du 13 décembre 2017, le 1<sup>er</sup> janvier 2018 au sein de la coupole du Conseil central de l'économie (CCE). La CCS Consommation reprend les tâches du Conseil de la Consommation et a par conséquent pour mission principale de rendre des avis sur des questions relatives à la consommation de produits et l'utilisation de services et sur les problèmes présentant de l'importance pour les consommateurs. La CCS Consommation est la structure consultative centrale pour tous les problèmes en matière de consommation et de protection du consommateur.

La CCS Consommation est également un lieu de dialogue et de concertation où les représentants des consommateurs et les représentants du monde professionnels échangent des informations, communiquent leurs points de vue et trouvent des compromis. Il s'agit d'un instrument privilégié de soutien politique.

Avenue de la Joyeuse Entrée 17-21, 1040 Bruxelles | +32 2 233 88 11 | [info@ccecrb.fgov.be](mailto:info@ccecrb.fgov.be) | [www.ccecrb.fgov.be](http://www.ccecrb.fgov.be)  
 Personne de contact: Andy Assez | 02 233 88 42 | [anas@ccecrb.fgov.be](mailto:anas@ccecrb.fgov.be)

## Portée de la demande

### Dépôt

Le 12 avril 2021, Madame Zakia Khattabi, Ministre du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal, a adressé une demande d'avis au Conseil central de l'économie (CCE), au Conseil fédéral du développement durable (CFDD) et à la Commission consultative spéciale Consommation (CCS Consommation) concernant un projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable. L'avis de ces organes consultatif a été demandé en vertu de l'art. 5, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, 3°, 5°, 6° & 9° de la loi du 21 décembre 1998 relative aux normes de produits ayant pour but la promotion de modes de production et de consommation durables et la protection de l'environnement, de la santé et des travailleurs. Le délai accordé pour répondre à cette demande d'avis est d'un mois.

### Modifications réglementaires envisagées

- [a] Le projet d'arrêté royal soumis pour avis aux organes consultatifs a pour objectif de transposer une partie de la directive (UE) 2018/20011 (*Renewable Energy Directive*, ci-après dénommée RED II)<sup>1</sup>. La directive RED II est une refonte de la directive 2009/28/CE (RED). Cette refonte concerne, entre autres, les critères de durabilité des carburants renouvelables destinés au secteur du transport.
- [b] La transposition porte sur les dispositions en matière de durabilité et de réduction des émissions de gaz à effet de serre des carburants renouvelables destinés au secteur du transport et des carburants destinés au secteur du transport à base de carbone recyclé, ainsi que sur l'interdiction de commercialisation de certains biocarburants et biogaz produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, notamment à base d'huile de palme et d'huile de soja (directement et indirectement). La directive prévoit un cadre pour renforcer la durabilité des biocarburants, et notamment un phasing-out des biocarburants présentant un risque élevé de changement indirect dans l'affectation des sols. Elle fixe pour les biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale un seuil maximum de 7% de la consommation finale d'énergie. Cependant, "les Etats membres peuvent fixer une limite inférieure" à ce pourcentage.
- [c] Compte tenu des nombreuses modifications, il a été décidé de ne pas modifier l'arrêté royal existant du 8 juillet 2018 établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, mais de le remplacer dans son intégralité par le présent projet d'arrêté royal.

### Auditions

- [d] À l'occasion de cette demande d'avis, les membres compétents des trois organes consultatifs susmentionnés se sont réunis virtuellement le 23 avril 2021 (et le 17 mai 2021) pour suivre un exposé présenté par M. Ivo Cluyts et M. Brecht Vercuyse (SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement).

---

<sup>1</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32018L2001>.

### *Travaux en sous-commission et séance plénière*

- [e] Il a été convenu que les secrétariats rédigeraient un projet d'avis. Celui-ci a été soumis par voie électronique aux assemblées plénières du CCE (approuvé le 7 juin 2021) et de la CCS Consommation (approuvé le 7 juin 2021), ainsi qu'à l'assemblée générale du CFDD, par voie électronique également (approuvé le 7 juin 2021).

## Avis

### 1. Remarques générales

- [1] Les organes consultatifs notent que le projet d'arrêté royal soumis pour avis ne constitue qu'une partie de la transposition complète de la directive RED II. Les Régions et la Ministre de l'Énergie doivent dès lors encore transposer des dispositions dans l'ordre juridique belge. La directive RED II comprend non seulement les critères de durabilité et les critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais aussi la disposition relative à l'obligation d'utiliser des énergies renouvelables dans les transports, supportée par les fournisseurs de carburant. La définition de ce qui est durable ou non ne dépend pas du niveau des obligations, mais le niveau des obligations atteignables peut être impacté par les critères de durabilité. En ce sens, les deux aspects sont liés. Afin de pouvoir évaluer le degré de cohérence de la transposition complète de la RED II, les organes consultatifs demandent de leur permettre de formuler un second avis lorsque les autres textes transposant la RED II ayant une interaction dans cette problématique seront également connus.
- [2] Les organes consultatifs pointent le Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement Européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, et notamment ses considérants 25 et 45, selon lesquelles les politiques énergétiques et climatiques des Etats membres dans leur Plan national Energie-Climat doivent être compatibles et contribuer à la réalisation des Objectifs de Développement durable (ODD) des Nations unies, respecter et promouvoir les droits humains et l'égalité des genres.
- [3] Les gouvernements, les citoyens et les parties prenantes sont désormais convaincus de la nécessité d'une transition vers une société bas carbone et souhaitent que cette transition se fasse de manière organisée. A cet égard, les gouvernements concernés doivent indiquer clairement qu'ils optent pour un processus structurel de développement durable (dans un cadre européen et mondial) qui s'appuie sur l'évolution des connaissances scientifiques. Cela doit permettre de garantir :
- le respect des limites environnementales et la volonté de lutter contre les changements climatiques, selon le principe de responsabilité commune mais différenciée ;
  - la sécurité d'approvisionnement énergétique, tant pour les consommateurs que pour le pays dans son ensemble ;
  - une économie performante, assurant la compétitivité de nos entreprises ;
  - la justice sociale et une transition juste, respectant les cinq piliers de celle-ci : dialogue social, création d'emplois (investissement, recherche et développement, innovation), formation et compétence, respect des droits humains et des droits des travailleurs et une protection sociale concertée et forte ;
  - la cohérence des politiques pour le climat et le développement durable veillant à ce que la transition en Belgique ne se fasse pas au détriment du développement durable des pays en développement.

Les organes consultatifs sont convaincus à cet égard que le cadre des ODD peut constituer un levier important pour la politique de transformation et demandent aux gouvernements impliqués les garanties nécessaires à cette approche systémique à travers une stratégie de mise en œuvre transparente et coordonnée des ODD<sup>2</sup>.

- [4] Les organes consultatifs rappellent également le cadre que forment les Objectifs de Développement durable et le Pacte vert pour l'Europe qui devra faire en sorte que les investissements importants envisagés à court terme mettent la Belgique sur la voie de la transition vers une société bas carbone, résiliente et inclusive à long terme, accompagnée d'une transition numérique, tout en s'assurant que les politiques de relance menées en Belgique et ailleurs dans l'Union européenne n'aient pas d'impact négatif sur la situation économique, sociale et environnementale ailleurs dans le monde conformément au principe de cohérence des politiques pour le développement<sup>3</sup>.
- [5] Les organes consultatifs insistent également sur le fait que la seule utilisation de biocarburants ne suffira pas à réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports, et soulignent à nouveau la nécessité de maîtriser la demande en matière de mobilité et de se tourner vers d'autres formes de mobilité pour relever ce défi. Ils soulignent l'urgence d'une politique coordonnée et cohérente en matière de durabilité, axée en premier lieu sur la gestion de la demande et sur le transfert modal vers des alternatives au transport avec la voiture individuelle et au transport routier. Par ailleurs, les organes consultatifs considèrent qu'un objectif en termes de réduction absolue des émissions de GES d'ici 2030 pour le secteur des transports serait beaucoup plus approprié qu'un objectif exprimé en pourcentages d'énergie renouvelable, ce qui permettrait de promouvoir une politique également axée sur les comportements et de ne pas faire dépendre la durabilité de ce secteur des seuls producteurs et fournisseurs d'énergie<sup>4</sup>.
- [6] Les organes consultatifs souhaitent rappeler qu'ils ont déjà souligné que, comparativement aux carburants traditionnels, l'utilisation de biodiesel peut mener dans certains cas à une augmentation d'émissions de CO<sub>2</sub><sup>5</sup> en prenant en compte le cycle de vie complet (dont les effets indirects, comme le changement d'affectation des terres), en particulier les biodiesels à base d'huiles de palme et de soja. Ils recommandent donc à nouveau que les autorités européennes et belges restreignent et éliminent l'usage des alternatives problématiques que sont le soja et l'huile de palme (*high risk ILUC*) et qui émettent, sur leur cycle de vie complet, plus de GES que le carburant fossile remplacé.

Le projet d'A.R. soumis pour avis répond pour une part à la demande faite par les organes consultatifs aux autorités de recevoir des précisions sur la manière dont elles comptent s'y prendre pour atteindre cet objectif, et demande à être complété (ce que fera le projet de loi visant à transposer la RED II). Les organes consultatifs réitèrent leur demande d'avoir des précisions sur la manière dont ces autorités vont s'y prendre pour atteindre cet objectif<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> Voir l'[avis](#) du CFDD sur la politique de relance du gouvernement fédéral, 2020a07n, 3 juin 2020, § [8].

<sup>3</sup> Voir l'[avis](#) du CFDD sur la politique de relance du gouvernement fédéral, 2020a10, 23 octobre 2020, § [3].

<sup>4</sup> Voir notamment l'[avis](#) du CFDD sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, 2018a01, 14 février 2018, § [6] et l'[avis](#) du CCE sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, CCE 2018-0581, jeudi 22 février 2018.

<sup>5</sup> Voir aussi l'[avis](#) du CFDD sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2017a09, 5 décembre 2017, et l'[avis](#) du CCE sur la dénomination et les caractéristiques du gasoil diesel et des essences, CCE 2017-2521, 22 novembre 2017.

<sup>6</sup> Voir notamment l'[avis](#) du CFDD sur le projet d'arrêté royal relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2017a09, 5 décembre 2017, § [19] et l'[avis](#) du CCE sur la dénomination et les caractéristiques du gasoil diesel et des essences, CCE 2017-2521, 27 novembre 2017.

Les organes consultatifs considèrent dès lors que la comptabilité des émissions de GES liées à ces alternatives aux carburants fossiles devrait prendre en compte l'ensemble de leur cycle de vie (y compris les effets indirects comme le changement d'affectation des sols), comme pour les autres sources d'énergie<sup>7</sup>.

- [7] En outre, les organes consultatifs estiment que l'objectif d'énergie renouvelable dans les transports doit être respecté en utilisant les flexibilités prévues par la législation européenne pour réduire l'usage d'alternatives fortement émettrices<sup>8</sup>.
- [8] À la lumière des paragraphes précédents, les organes consultatifs saluent la volonté de transposer la directive qui permet de renforcer la durabilité des biocarburants via le projet d'arrêté royal soumis pour avis. Les organes consultatifs constatent aussi avec plaisir que le projet d'arrêté royal reprend en plus des biocarburants liquides, les biocarburants gazeux ainsi que les carburants liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur du transport, d'origine non biologique et les carburants destinés au secteur du transport à base de carbone recyclé.

Par souci d'exhaustivité, il y aurait dès lors lieu de refléter cela dans le titre de l'arrêté royal comme suit :

*« arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable et pour les carburants destinés au secteur du transport à base de carbone recyclé ».*

- [9] Les organes consultatifs proposent également d'utiliser à l'échelon européen<sup>9</sup>, en plus de critères de durabilité stricts pour les biocarburants, des critères sociaux comme la protection de la sécurité alimentaire, la protection des droits fonciers, la garantie de l'accès aux ressources naturelles pour les communautés locales, l'application du principe du consentement préalable, libre et éclairé et le respect des droits humains tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Le Conseil note par ailleurs que la nouvelle directive REDII permet une certaine flexibilité en termes d'objectif d'énergie renouvelable dans les transports. Ainsi, la part des biocarburants et bioliquides produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale est de maximum 7 % de la consommation finale d'énergie dans le secteur du transport. Lorsque la part de ces biocarburants et bioliquides est inférieure à 7 %, un Etat membre peut réduire en conséquence son obligation d'énergie renouvelable dans les transports de 14 %, jusqu'à un minimum de 7 %<sup>10</sup>. Les organes d'avis plaident pour que l'objectif renouvelable dans le transport (14 % actuellement) soit adapté en utilisant les flexibilités prévues par la RED II (y compris les multiplicateurs) et en fonction des possibilités de recours pour l'atteinte de l'objectif renouvelable aux biocarburants et aux bioliquides produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale en Belgique.

---

<sup>7</sup> Voir notamment l'[avis](#) du CFDD sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, 2018a01, 14 février 2018, § [6] et l'[avis](#) du CCE sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, CCE 2018-0581, jeudi 22 février 2018.

<sup>8</sup> Voir l'[avis](#) du CFDD, du CCE et de la CCS Consommation sur un projet d'arrêté royal modifiant les articles 2 et 4 de l'arrêté royal du 8 juillet 2018 relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences, 2021a03, CRB 2021-0820, 6 avril 2021.

<sup>9</sup> Les organes consultatifs pointent la révision de la directive RED III en préparation.

<sup>10</sup> Voir l'[avis](#) du CFDD sur le projet de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC) , 2019a02f, 10 mai 2019, § [45].

[10] Ayant pris connaissance du projet de loi RED II de la Ministre de l'Énergie, les Conseils appellent à assurer la cohérence entre le projet d'A.R. sous revue et le projet de loi précité.

## 2. Remarques sur le contenu

### 2.1 *Critères de durabilité/critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre (chapitre IV)*

[11] Les organes consultatifs constatent que le projet d'arrêté royal soumis pour avis contient à plusieurs endroits des renvois à des arrêtés ministériels. Cependant, ces arrêtés ministériels ne sont pas encore disponibles et il est par conséquent impossible pour les organes consultatifs d'évaluer le projet dans son ensemble. Les organes consultatifs demandent dès lors que les projets d'arrêtés ministériels soient communiqués à temps afin que les opérateurs économiques aient suffisamment de temps pour s'organiser.

### 2.2 *Modalités de déclaration de produit/preuve /certification (chapitres V, VI et VIII)*

[12] Les organes consultatifs demandent de préciser les obligations (qui/quoi/quand) de chacun en matière de déclaration de produit, de norme d'audit et de certification et de les reprendre dans le projet d'arrêté royal soumis pour avis :

- Qu'en est-il en case d'opérateurs multiples, par exemple du côté de l'achat (achats groupés) ?
- Le terme de « mise sur le marché » est utilisé à plusieurs reprises, sans être défini de manière expresse dans le projet d'arrêté royal.
- La certification est-elle toujours nécessaire lors chaque déclaration de produit ?
- Quel doit être le contenu de la norme d'audit ?
- Les articles 20, 22 et 23 signifient-ils que les opérateurs économiques sont obligés d'être certifiés sur la base d'un système de certification reconnu (par exemple ISCC) ?
- L'article 23 signifie-t-il en conséquence que l'autorité belge peut prendre contact avec l'auditeur/l'organisme de certification pour obtenir des informations ?
- Spécifiquement pour les unités de production qui produisent tant pour des garanties d'origine (RED II, art. 19 dans book&claim en qui sont des matières régionales) ainsi que pour des carburants (ART 25-33 REDII et qui sont une matière fédérale) : quel organisme déterminera et répartira les quantités « renouvelables » mesurées pour le reporting aux autorités (régionales/fédérales) et comment prévenir le double emploi ?

[13] À l'article 10 du projet d'arrêté royal sous revue, il est renvoyé aux « modalités disponibles sur le site web du SPF Environnement » pour la mise à disposition de la déclaration de produit. Les organes consultatifs constatent que la méthode proposée est actuellement inconnue. Néanmoins, ils souhaitent pointer le caractère « volatile » des publications via les sites web, aussi optent-ils pour un cadre régulier plus défini en précisant autant que possible les modalités dans le projet d'arrêté royal.

[14] Compte tenu du nouveau processus, des différents opérateurs économiques concernés et de l'entrée en vigueur rapide prévue de cet arrêté royal (10 jours après sa publication), les organes consultatifs demandent d'organiser une séance d'information en temps utile.

### 2.3 **Part de carburants renouvelables destinés au secteur du transport résultant de la production (chapitre VII)**

[15] Les organes consultatifs estiment qu'il est très important de déjà jeter les bases du co-processing. Afin de ne pas exclure *a priori* du co-processing des flux alternatifs autres que la biomasse qui peuvent encore être développés dans les 10 prochaines années, les organes consultatifs demandent que le titre de ce chapitre soit adapté comme suit :

*« Part de carburants renouvelables destinés au secteur du transport résultant de la production **avec des carburants fossiles au cours d'un seul et même processus, et de la production de carburants renouvelables destinés au secteur des transports d'origine non biologique** »*

[16] Pour la même raison, l'article 15 du projet d'arrêté royal sous revue devrait également être modifié comme suit :

*« Le Ministre précise la méthode visant à déterminer **la part de de carburants renouvelables destinés au secteur du transport et de carburants destinés au secteur du transport carburants à base de carbone recyclé** résultant de la transformation de carburants fossiles au cours d'un seul et même processus de fabrication. »*

[17] Dans le cadre de l'article 14 du projet d'arrêté royal soumis pour avis, pour la part de carburants renouvelables destinés au transport résultant d'un processus de production de carburants renouvelables destinés au transport d'origine non biologique, les organes consultatifs demandent de préciser les raisons pour lesquelles l'additionnalité n'est appliquée qu'à l'électricité obtenue par une connexion directe à une installation produisant de l'électricité renouvelable et non à l'électricité soutirée du réseau. Dans ce cadre-là, il faudra tenir compte des « actes délégués » liés à l'art. 27 de la RED II qui sont en projet au sein de la Commission européenne et dont la version finale est attendue d'ici fin 2021.

### 2.4 **Interdiction de la mise sur le marché de certains biocarburants et biogaz produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale (chapitre X)**

[18] Les organes consultatifs sont d'accord avec l'objectif de la directive RED II consistant à supprimer progressivement les biocarburants de première génération présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols.

[19] Les conseils consultatifs notent que le projet d'A.R. sous revue utilise les nouvelles flexibilités prévues par la RED II pour permettre aux Etats membres de renforcer les critères de durabilité. Les organes consultatifs constatent donc que l'article 24 du projet d'arrêté royal interdit la mise sur le marché de biocarburants et de biogaz à partir d'huile de palme ou autres produits dérivés directement ou indirectement du palmier à huile à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2022. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, ce sera également le cas pour les biocarburants et biogaz produits à partir de l'huile de soja ou autres produits dérivés directement ou indirectement de la plante de soja. Il est donc ainsi question, dans le projet d'arrêté royal, d'une suppression progressive accélérée et plus large.

[20] Les conseils consultatifs prennent acte du phasing-out des biocarburants à base d'huile de palme et de soja en ce qui concerne la première génération.

- [21] En ce qui concerne les biocarburants avancés dérivés indirectement du palmier à huile / de la plante de soja, les Conseils estiment la situation plus complexe, et attirent l'attention sur les éléments qui suivent.
- [22] Les organes consultatifs constatent effectivement que les biocarburants à base de produits indirectement dérivés de palmiers à huile et de soja sont également interdits dans le projet d'arrêté royal soumis pour avis alors qu'ils ne sont pas classés comme « *high risk ILUC* » par l'Union européenne. Certains produits (comme le POME<sup>11</sup>) qui sont même reconnus par l'UE comme des biocarburants avancés (RED II, annexe IX, partie A), sont l'un des rares biocarburants avancés actuellement disponibles sur le marché. Les organes consultatifs notent néanmoins que, vu le faible recul et l'augmentation attendue de l'usage, il faut une attention particulière et une prudence par rapport au risque de substitution, en vue de s'assurer de la durabilité de ces produits.
- [23] Bien que l'huile de palme et ses dérivés indirects (comme le POME et le PFAD<sup>12</sup>) soient liés par les chaînes d'approvisionnement, il s'agit de différentes matières premières renouvelables : l'huile de palme est une huile végétale issue de la culture vivrière alors que le PFAD et le POME sont des résidus de transformation résultant du raffinage de l'huile de palme de qualité alimentaire.
- [24] Les producteurs d'huile de palme obtiennent un prix plus bas pour les résidus de transformation que pour l'huile de palme comestible. Par conséquent, le raffinage actuel de l'huile de palme vise à maximiser la production d'huile de palme comestible, et non celle de ses résidus. À l'heure actuelle, l'utilisation de coproduits non désirés n'est pas le moteur économique de la production d'huile de palme ou de l'extension de sa culture. Le même raisonnement s'applique aux produits dérivés indirectement du soja (comme le SBEO<sup>13</sup>)
- [25] Le POME (dérivé indirect d'huile de palme) a même été ajouté à la directive RED II, annexe IX, partie A car les bassins de POME dégagent d'importantes quantités de méthane s'ils ne sont pas correctement traités. La création d'une valeur de marché pour le POME a pour conséquence d'encourager les producteurs d'huile de palme à s'occuper de leurs flux de déchets et à réduire les émissions de méthane (le méthane est 25 CO<sub>2</sub>eq<sup>14</sup>). Le PFAD ne figure pas pour sa part dans l'annexe IX partie A de la RED II et n'est donc pas considéré comme matière première pour des biocarburants avancés au sens de la directive.
- [26] La directive RED II prévoit que la contribution des biocarburants et biogaz avancés produits à partir de matières premières mentionnées à l'annexe IX, partie A, doit être d'au moins 0,2 % en 2022, 1 % en 2025 et 3,5 % en 2030 (après double comptage). Stratas Advisors s'attend à ce qu'au sein du groupe des matières premières entrant en ligne de compte pour ce sous-objectif en 2030, le POME sera probablement en concurrence avec le brai de tallol, dont on croit que l'offre a déjà atteint sa limite. De plus, des carburants avancés à base de biométhane (Bio-CNG et Bio-LNG) entrent en considération.

---

<sup>11</sup> 1 POME – 1 POME – Palm Oil Mill Effluent – est un effluent d'huileries de palme. Il se compose de déchets huileux résiduels écrémés dans les effluents des huileries de palme ; en raison de sa charge organique élevée, cette eau résiduaire doit être traitée avant d'être évacuée.

<sup>12</sup> Le PFAD - Palm Fatty Acid Distillate, ou distillat d'acides gras de palme - est un résidu de traitement résultant des étapes finales du raffinage de l'huile de palme pour l'industrie alimentaire. Il est constitué de graisses décomposées, d'acides gras libres, qui doivent être éliminés pour que l'huile de palme réponde aux normes de qualité de l'industrie alimentaire en termes de goût, d'odeur, de couleur et de durée de conservation.

<sup>13</sup> Le SBEO - Spent Bleaching Earth Oil - est constitué de déchets d'huile récupérés dans l'argile de filtration utilisée dans les processus de raffinage de diverses huiles végétales.

<sup>14</sup> Le méthane est 25 CO<sub>2</sub>eq – Mesure dans laquelle 1 kg de méthane contribue à l'effet de serre (Global Warming Potential) est 25 fois plus élevé que l'effet généré par des émissions de 1 kilogramme de CO<sub>2</sub>.

- [27] Les organes consultatifs estiment que des flux de matières qui peuvent être compatibles avec une utilisation durable à petite échelle ne le sont parfois plus lorsque les volumes demandés augmentent fortement. En effet, certains effets de substitution peuvent alors se produire à un niveau plus large dans le marché.
- [28] Compte tenu des constats susmentionnés et du fait que peu d'alternatives semblent par conséquent être disponibles pour remplir le sous-mandat européen pour les biocarburants avancés, les organes consultatifs se demandent dans quelle mesure il est pertinent d'exclure certaines matières premières listées à l'annexe IX partie a de la RED II (biocarburants avancés). Selon les organes consultatifs, il est en outre nécessaire que toutes les énergies alternatives renouvelables (électricité, e-fuels, hydrogène, etc.) et le carbone recyclé se voient également attribuer une place.
- [29] Si les matières utilisables pour remplir les obligations d'incorporation sont réduites, il est en tout cas important d'objectiver les volumes durables disponibles, et d'éviter de fixer des obligations à un niveau irréalisable.
- [30] Les organes consultatifs demandent également de prendre en considération la rapidité avec laquelle les changements de culture peuvent être mis en œuvre sur les terres agricoles, en prenant en considération les cycles agricoles et le fait qu'une suppression progressive étalerait dans le temps la possible hausse du prix des carburants destinés au transport, étant donné que le remplacement par d'autres carburants durables peut entraîner un coût plus élevé; cela doit être reflété dans le contrat-programme.
- [31] Enfin, pour créer davantage de clarté, les organes consultatifs demandent de prévoir une liste des produits directement et indirectement dérivés de palmiers à huile et de soja.

### 3. Remarques techniques

- [32] Les organes consultatifs font remarquer que l'article 1<sup>er</sup>, 27<sup>o</sup>, du projet d'arrêté royal sous revue définit la notion d'« opérateur économique » alors qu'il y est aussi question de « participants au marché ». Les organes consultatifs estiment qu'il convient d'être cohérent dans le projet d'arrêté royal et d'y utiliser la même terminologie que dans les définitions.
- [33] Par rapport à la définition d'« opérateur économique », les organes consultatifs se demandent également si les compagnies pétrolières qui ajoutent des carburants durables destinés au transport et/ou des coproduits entrent également dans cette définition.
- [34] Les organes consultatifs constatent qu'à l'article 4, § 7, du projet d'arrêté royal soumis pour avis la numérotation n'est pas correcte et, par conséquent, les références qui en découlent non plus. Les organes consultatifs demandent par conséquent d'adapter le § 7 comme suit :

*« §7 Les biocarburants et les biogaz produits à partir de la biomasse forestière qui sont pris en compte aux fins visées au paragraphe 1, premier alinéa, points a), b) et c), remplissent les critères suivants sur l'utilisation des terres, le changement d'affectation des terres et la foresterie (UTCATF) :*

*a) le pays ou l'organisation régionale d'intégration économique d'origine de la biomasse forestière :*

*i) est partie à l'accord de Paris ;*

*ii) a présenté une contribution prévue déterminée au niveau national (CDN) à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC), qui couvre les émissions et les absorptions de CO<sub>2</sub> de l'agriculture, de la sylviculture et de l'utilisation des sols et qui garantit que les modifications apportées au stock de carbone associé à la récolte de la biomasse sont prises en compte aux fins de l'engagement du pays de réduire ou de limiter les émissions de gaz à effet de serre conformément à la CDN ; ou*

*iii) dispose d'une législation en place au niveau national ou infranational, conformément à l'article 5 de l'Accord de Paris, applicable à la zone d'exploitation, en vue de conserver et renforcer les stocks et les puits de carbone, et attestant que les émissions du secteur UTCATF déclarées ne dépassent pas les absorptions ;*

*b) lorsque les preuves visées au présent paragraphe, point a), ne sont pas disponibles, les biocarburants et les biogaz produits à partir de la biomasse forestière sont pris en compte ~~aux fins visées au paragraphe 1, premier alinéa, points a), b) et c),~~ si des systèmes de gestion sont mis en place au niveau de la zone d'approvisionnement forestière afin de garantir ou de renforcer sur le long terme la conservation des stocks et des puits de carbone.*

*Le Ministre établit des orientations opérationnelles concernant les preuves à apporter du respect des critères énoncés au paragraphe 6 et 7. «*

[35] Selon les organes consultatifs, les redondances suivantes doivent être supprimées à l'article 5, §1<sup>er</sup>, du projet d'arrêté royal sous revue : « §1. Un lot de biocarburant ou de biogaz ~~contenant des biocarburants ou des biogaz~~ qui remplissent ...»

[36] Les organes consultatifs constatent qu'il est question de « producteur du carburant destiné au secteur des transports » à l'article 9, 2°, 9°, 10°, 11°, 13° et 15°, du projet d'arrêté royal sous revue. Selon eux, il serait plus correct et plus complet de remplacer cela par « producteur de carburants destinés au transport d'origine renouvelable et de carburants destinés au transport à base de carbone recyclé ».

[37] Les organes consultatifs demandent d'effectuer l'adaptation suivante à l'article 18, 2° :

[38] « 2° lorsque le traitement d'un lot de matières premières génère plus d'un seul produit destiné à la production de biocarburants, ~~de bioliquides, ou de combustibles issus de la~~ de carburants liquides et gazeux renouvelables destinés au secteur des transports, d'origine non biologique, ou de carburants à base de carbone recyclé destinés au secteur des transports, un facteur...»

## **Annexe. Personnes ayant collaboré à la préparation de cet avis**

Prof. Delphine MISONNE (USLB - Présidente du GT « Normes de produits » du CFDD)

### ***Représentants de l'administration***

Ivo Cluyts (SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement)

Brecht VERCRUYSSSE (SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement)

### ***Membres et experts***

Aurélie DEGAND (FPB)

Johan DELEU (BRAFCO)

Arthur FONSNY (IEW)

Bertrand GYSELYNCK (BPF)

Noé LECOCQ (IEW)

Hendrik LEMAHIEU (BBA)

Johan MATTART (BRAFCO)

Lien VANDAMME (11.11.11)

Stephan VANDERMOLEN (FEB)

Jo VANDEWEGHE (FPB)

Olivier VAN DER MAREN (FEB)

### ***Secrétariat du CCE***

Kris DEGROOTE, secrétaire adjoint du CCE

Andy ASSEZ

Sarah VAN DER HULST

### ***Secrétariat du CFDD***

Marc Depoortere, directeur du CFDD

Alexis DALL'ASTA