Mise en œuvre des obligations contenues dans la loi du 31 juillet 2023

Rapport d'avancement 2024 : énergie renouvelable dans le secteur du transport routier



economie

.be

SPF Economie, P.M.E., Classes moyennes et Energie

Table des matières

1. Introduction 3
2. Obligations de la loi du 31 juillet 2023 3
3. Aperçu des volumes de carburants mis à la consommation dans le secteur du transport routier en 2024 5
3.1 Volumes totaux de carburants avec pourcentage de renouvelable 5
Mélange physique supérieur à l'obligation 6
3.2 Subdivision par type de biocarburant 7
Les EMAG et le bioéthanol sont les plus utilisés 7
Diminution des volumes d'HVO 7
3.3 Subdivision par type de matière première avec catégorie (A, C comptant double) 8
Comment les obligations ont-elles été respectées ? 8
Part plus grande de biocarburants avancés 9
Part plus faible de 1G 9
Part plus faible de biocarburants non avancés Annexe 9B 10
Part plus faible de biocarburants non avancés et non classifiés 10
3.4 Impact des dossiers techniques 11
Freiner les matières premières suspectes (les POME par exemple) 11
Répartition Annexe 9B entre plusieurs fournisseurs 12
3.5 Origine des matières premières utilisées dans la production des biocarburants 12
Biocarburants avancés 12
Biocarburants non avancés 13
4. Aperçu des unités d'énergie renouvelable (UER) 13
4.1 UER électricité vs. biocarburants 13
4.2 UER électricité par trimestre 14
4.3 UER utilisées pour remplir les obligations 15
5. Évolution de l'objectif européen 15
5.1 Perspectives 15
5.2 Différence entre l'objectif des entreprises et les objectifs de la Belgique 16
6. Conclusion 17

1. Introduction

La loi du *31 juillet 2023 concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles destinés au secteur du transport et modifiant la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et modifiant la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations (ci-après loi du 31 juillet 2023)* constitue une étape importante dans la transition vers un système énergétique plus durable et à plus faible teneur en carbone en Belgique. Cette loi s'inscrit dans le cadre plus large des objectifs européens en matière d'intégration d'énergie renouvelable, tels que définis dans la d*irective (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 (ci-après* RED II), et elle vise à contribuer de manière significative à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier.

Le présent rapport d'avancement pour l'année 2024 donne un aperçu de l'état des lieux de la mise en œuvre des obligations résultant de cette loi. Celui-ci aborde notamment les obligations de mélange réalisées, les types de biocarburants utilisés à cette fin et l'impact des dossiers techniques sur ceux-ci, le fonctionnement du registre de l'énergie dans le secteur du transport routier (ci-après « le registre ») et les quantités d'électricité enregistrées livrées au secteur du transport routier et ferroviaire.

Ce rapport a pour but de montrer les progrès réalisés, les défis rencontrés et les actions entreprises pour réaliser les objectifs de la loi. Il constitue également un outil important pour le suivi et pour aider le pouvoir politique à prendre les bonnes décisions en vue d'une intégration efficace et effective des énergies renouvelables dans le secteur belge du transport.

2. Obligations de la loi du 31 juillet 2023

La loi du 31 juillet 2023 impose tout d'abord aux fournisseurs de carburants destinés au secteur du transport routier de déclarer dans le registre les quantités de carburants fossiles et renouvelables qu'ils mettent à la consommation. Ces déclarations servent à vérifier si les objectifs, les sous-objectifs et les limitations fixés dans la loi du 31 juillet 2023 sont atteints. Le tableau 1 donne un aperçu des obligations fixés dans la loi du 31 juillet 2023.

Tableau 1 : normes de produit fixées pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles.

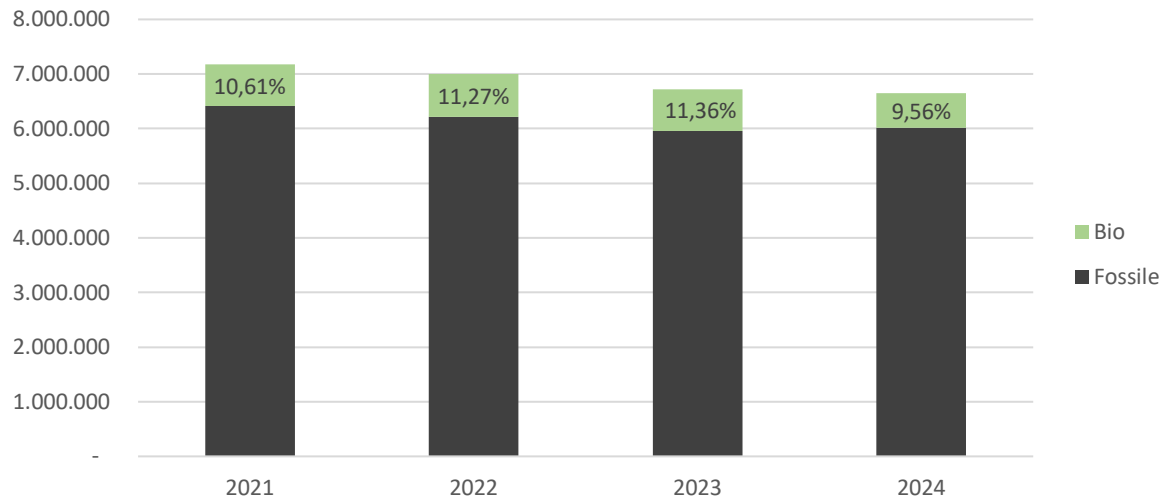
Quantités exprimées en \ à partir de la valeur énergétique	**2024**	**2025**	**2027**	**2030**
Part d'énergie renouvelable	> 10,5%	> 12,2%	> 13,15%	> 13,9%
Contribution biocarburants avancés	> 0,22%	> 1,1%		> 4,2%
Part biocarburants dans les essences (sans facteurs multiplicateurs)	> 5,7%		> 2,5%	
Part biocarburants dans les gasoil-diesels (sans facteurs multiplicateurs)	> 5,7%		> 4%	
Contribution Recycled Carbon Fuels	< 2%			
Contribution des biocarburants non-avancés qui ne sont ni produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale ni à partir de matières premières énumérées à l'annexe III, partie B (AR dossiers techniques 14 décembre 2023)	< 1%			
Contribution des biocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe III, partie B (AR dossiers techniques 14 décembre 2023) sans multiplicateur	< 2%			
Biocarburants issus de produits dérivés de l'huile de palme ou du soja (avec exceptions)	0%			
Contribution des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans le gasoil-diesel	< 6%	< 5%		< 2,5%
Contribution des biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans l'essence et les combustibles gazeux	< 6,5%		< 5,5%	< 4,5%

3. Aperçu des volumes de carburants mis à la consommation dans le secteur du transport routier en 2024

3.1 Volumes totaux de carburants avec pourcentage de renouvelable

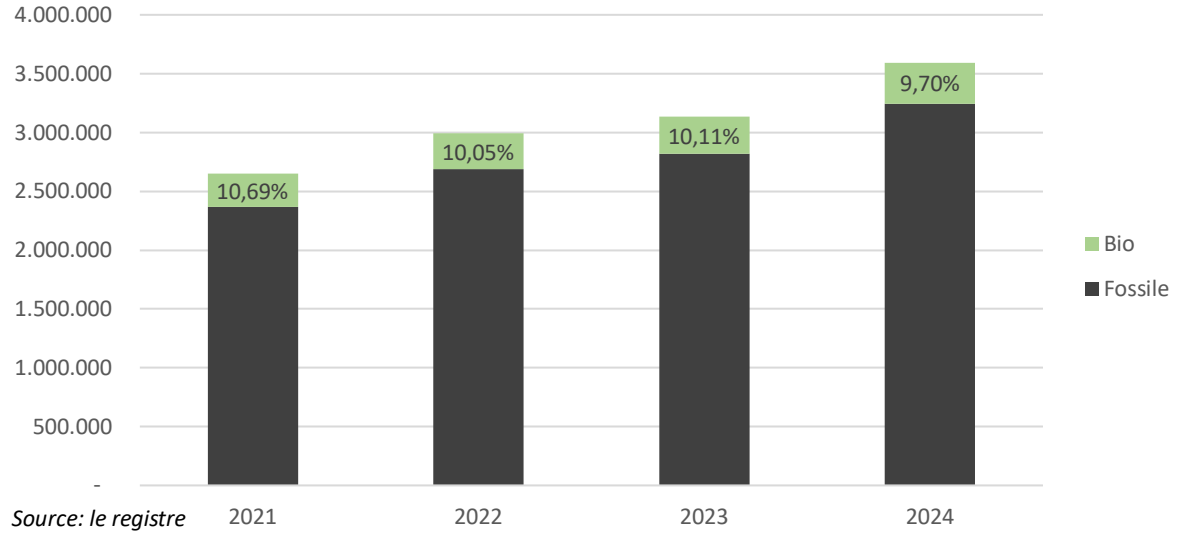
Nous voyons clairement sur les figures 1 et 2 les tendances générales concernant les carburants routiers au cours des dernières années : une légère diminution des volumes de diesel et une augmentation des volumes d'essence. En ce qui concerne la part de biocarburants, nous constatons toutefois une diminution pour les deux. Cela peut s'expliquer de plusieurs façons. Tout d'abord, il existe une interdiction des biocarburants produits à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols (palme et soja). Par ailleurs, la loi du 31 juillet 2023 contient quelques éléments qui diffèrent de la législation précédente : une obligation basée sur la part d'énergie au lieu de la part de volume et la possibilité d'utiliser des unités d'énergie obtenues par l'exploitation de l'infrastructure de recharge pour la fourniture d'électricité au secteur du transport (transport routier et ferroviaire). Cela a permis de mélanger moins de parts de volume de biocarburants aux carburants fossiles pour atteindre les objectifs.

Figure 1 : Évolution des volumes de diesel mis à la consommation en Belgique (m³), avec part de volume de biocarburant



Source: le registre

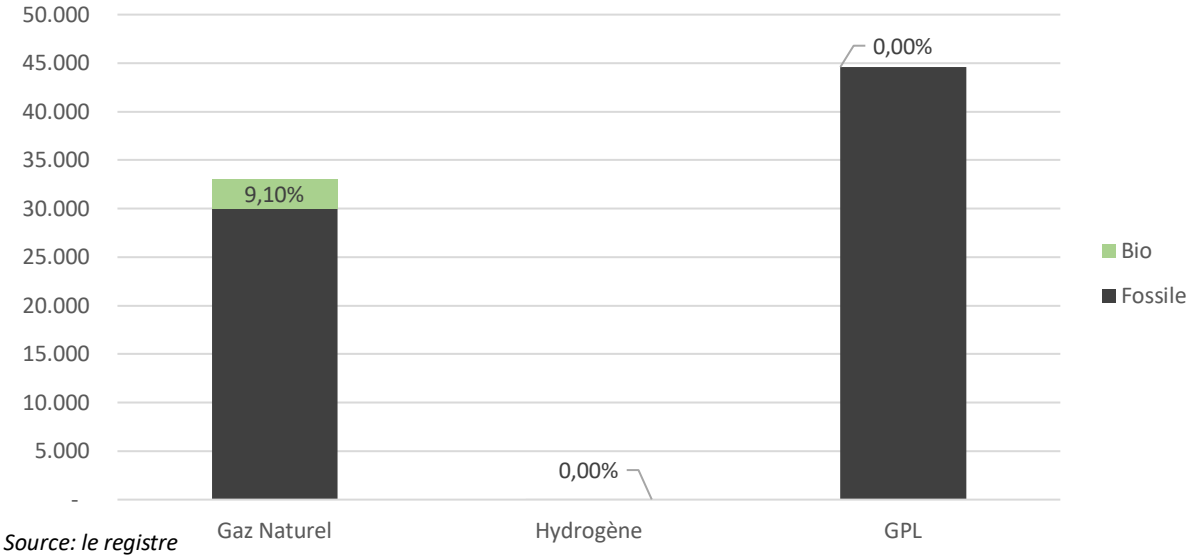
Figure 2 : Évolution des volumes d'essence mis à la consommation en Belgique (m³), avec part de volume de biocarburant



Source: le registre

En 2024, des obligations ont également été imposées pour la première fois aux fournisseurs de carburants gazeux. Ceux-ci n'ont aucune obligation en termes de mélange physique, mais doivent également introduire suffisamment d'unités d'énergie renouvelable pour atteindre les objectifs globaux. Nous voyons à la figure 3 qu'une part de biométhane a été mise à la consommation pour le gaz naturel (GNC et GNL), alors qu'il n'y a pas de part de bio pour le GPL. La quantité rapportée d'hydrogène fournie au secteur du transport routier était encore négligeable.

Figure 3 : Quantités de carburants gazeux mises à la consommation en Belgique en 2024 (tonnes), avec part en poids de biocarburant



Source: le registre

Mélange physique supérieur à l'obligation

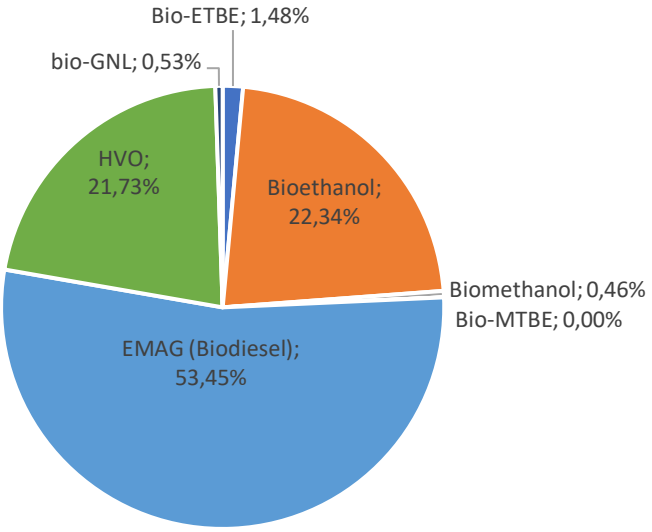
La loi du 31 juillet 2023 impose un mélange physique de biocarburants dans les carburants fossiles de 5.7 % en valeur énergétique pour l'année 2024. Cette valeur a été dépassée aussi bien pour le diesel que pour l'essence: 6,12 % pour l'essence et 8,89 % pour le diesel. Ce

dépassement peut être imputé à une conjonction de facteurs de marché et de facteurs techniques.

Il convient de noter que 2024 a été la première année au cours de laquelle le registre est entré en vigueur et où les unités d'énergie ont pu être transférées. Ce fut également la première année où il a été possible d'enregistrer les quantités d'électricité fournies au secteur du transport routier et ferroviaire en échange d'unités d'énergie. Il est donc tout à fait possible que certains acteurs du secteur aient préféré garantir la quantité suffisante d'énergies renouvelable nécessaire à l'atteinte de leur objectif en mélangeant proactivement plus de biocarburants. L'incertitude sur le prix et la disponibilité des unités d'énergies provenant des quantités d'électricité a pu motiver ce choix.

3.2 Subdivision par type de biocarburant

Figure 4 : Subdivision par type de carburant renouvelable sur la base de la valeur énergétique



Source: le registre

Les EMAG et le bioéthanol sont les plus utilisés

Compte tenu des restrictions normatives actuelles, nous pouvons affirmer que les EMAG et le bioéthanol sont toujours utilisés de manière presque maximale : le diesel B7 contient en moyenne 6,95 % de mélange de volume d'EMAG (avec un maximum de 7 %) et l'essence E10 9,83 % de mélange de volume de bioéthanol (avec un maximum de 10 %).

Diminution des volumes d'HVO

En 2024, il a été constaté une diminution des quantités d'Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) mises sur le marché en Belgique : 180.000 m³ contre 303.000 m³ en 2023. Cette baisse est due essentiellement à l'HVO dont les matières premières sont issues des cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale. Au 1er janvier 2023, 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 a* été modifiée afin d'interdire aux fournisseurs l'utilisation des carburants produits à partir d'huile de palme ou

de soja pour l'atteinte des objectifs. Cela a entrainé une augmentation de l'utilisation du HVO produit à partir d'huile de colza en remplacement des huiles de palme et de soja). Par contre, en 2024, une forte diminution de ce type d'HVO a été constaté, vraisemblablement pour des considérations économiques.

L'HVO issue de matières premières dites « autres » a également diminué de moitié, probablement à cause de la limitation imposée à ces matières premières par la loi du 31 juillet 2023 (max 1%).

3.3 Subdivision par type de matière première avec catégorie (A, C comptant double)

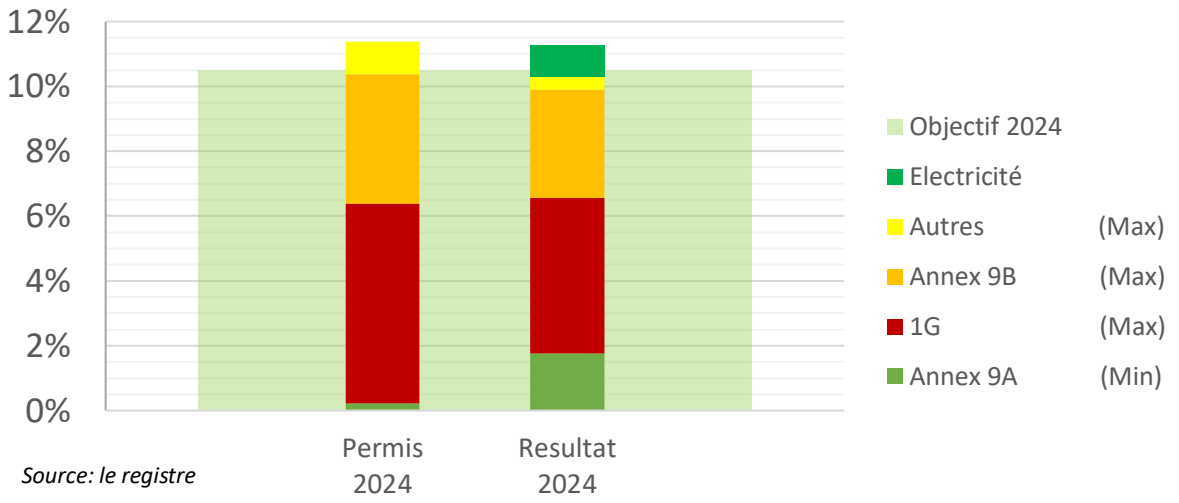
Comment les obligations ont-elles été respectées ?

Outre l'obligation générale, la loi du 31 juillet 2023 définit également certaines obligations secondaires par type de matière première. Elle distingue quatre types de biocarburants :

- Une contribution maximale des biocarburants non avancés produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale (**1G**)
- Une contribution maximale des biocarburants non avancés produits à partir de matières premières énumérées à l'annexe III, partie B (*AR du 14 décembre 2023 relatif aux dossiers techniques*). Cela correspond aux matières premières énumérées à l'annexe 9B de la REDII (**Annexe 9B**)
- Une contribution maximale des biocarburants non avancés qui ne sont produits ni à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale, ni à partir de matières premières mentionnées à l'annexe III, partie B (*AR du 14 décembre 2023 relatif aux dossiers techniques*) (**Autres** biocarburants)
- Une contribution minimale des biocarburants avancés produits à partir de matières premières mentionnées à l'annexe III, partie A (*AR du 14 décembre 2023 relatif aux dossiers techniques*). Cela correspond aux matières premières mentionnées à l'annexe 9A dans REDII (**Annexe 9A**)

Il peut être constaté à la figure 5 que pour 2024, le nombre d'unités d'énergie de biocarburants avancés utilisées est largement supérieur à celui nécessaire pour le respect du sous-objectifs pour cette catégorie (1,77 % contre 0,22 % au minimum). Le nombre d'unité d'énergie de biocarburants non avancés est largement inférieur au maximum à respecter (1G : 4,79 % contre 6,16 % maximum ; Annex 9B 3,34 % contre 4 % maximum ; autres : 0,4 % contre 1 % maximum). De plus, l'objectif global a été atteint en utilisant 0,20 % d'unités d'énergie renouvelable de catégorie F (électricité).

Figure 5 : Répartition des unités d'énergie utilisées pour atteindre les obligations par type de matière première, par rapport aux quantités autorisées selon la loi



Source: le registre

Part plus grande de biocarburants avancés

La part de biocarburants avancés s'élève à 1,77 %, soit bien au-dessus de l'objectif minimum de 0,22 %. Parmi les biocarburants avancés, 68% proviennent d'un dossier technique catégorie C, ce qui les rend éligibles au double comptage de la valeur énergétique.

Dans les biocarburants avancés pour l'essence, environ 80% sont produits à partir de « Waste Starch Slurry », un flux de déchets issu de l'industrie alimentaire. Dans les biocarburants avancés pour le diesel, 70% proviennent de flux de déchets issus de la production d'huile de palme (*Palm Oil Mill Effluent* ou POME et *Spent Bleaching earth*) et 30 % de déchets alimentaires.

Part plus faible de 1G

Pour les biocarburants issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale (1ère génération ou 1G) qui sont mélangés à l'essence, nous observons une augmentation (+10%) avec quelques légers déplacements (un peu plus de biocarburants dont la matière première est le maïs, tandis que la canne à sucre diminue en tant que matière première). Dans les biocarburants 1G mélangés au diesel, nous constatons cependant une forte baisse (-35%) : comme nous l'avons déjà souligné pour l'HVO, nous avons constaté en 2023 une forte augmentation de l'huile de colza en remplacement de l'huile de palme et de soja. Les biocarburants issus de l'huile de soja qui pouvaient encore contribuer au premier semestre de 2023 ont complètement disparu en 2024, et les quantités de biocarburants issus de l'huile de colza ont également diminué.

Avec 4,92 %, la part énergétique provenant de biocarburants issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans l'essence est ainsi restée bien en dessous du maximum de 6,5 %. Cela est certainement dû au fait que le bioéthanol présente une restriction en termes de mélange selon les normes applicables et qu'une part de bioéthanol

avancé (pour lequel s'applique un double comptage) était nécessaire pour atteindre les objectifs.

Avec 4,73 %, la part énergétique de biocarburants issus de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale dans le diesel est également restée bien en dessous du maximum de 6,0 %. Pour les EMAG, le même raisonnement s'applique lorsqu'il y a une restriction normative et également un besoin d'EMAG avancé. Étant donné qu'aucune restriction normative ne s'applique pour l'HVO, la part plus faible est ici vraisemblablement due à des considérations économiques, car il s'est avéré moins coûteux d'acheter des unités d'énergie à partir de l'électricité livrée que d'y mélanger de l'HVO de 1ère génération.

Part plus faible de biocarburants non avancés Annexe 9B

La part énergétique de biocarburants produits à partir de matières premières figurant à l'Annexe 9B (telles que les « Graisses animales de catégorie 1 ou 2 » et les « Used Cooking oil » (UCO) ou encore « huiles de cuisson usagées ») est limitée à 2 % sans multiplicateurs, du fait que la quantité disponible de ces matières premières est limitée et qu'une limite plus haute pourrait donner lieu à des fraudes. Toutefois, ils sont considérés comme des flux de déchets et ils peuvent donc, à l'instar des biocarburants avancés, être éligibles pour un double comptage, de sorte que l'utilisation maximale potentielle d'unités d'énergie renouvelable est de 4 %.

Au total, la part de ces biocarburants était toutefois seulement de 3,34 %, ce qui correspond à 181.000 m³ de biocarburants. Plus de 97% de ceux-ci proviennent d'un dossier technique de catégorie C, ce qui les rend éligibles au double comptage de la valeur énergétique. Cette consommation bien inférieure à la limite maximale de 4% peut certainement s'expliquer par la disponibilité plus grande que prévue de biocarburants avancés et d'unités d'énergie à partir de l'électricité. En outre, le volume total de ces biocarburants qui était disponibles dans des dossiers techniques de catégorie C était encore plus élevé (+/- 250.000 m³) que la consommation finale.

Part plus faible de biocarburants non avancés et non classifiés

La contribution des biocarburants produits à partir de matières premières dites « non classifiées » (telles que les « Graisses animales catégorie 3 » et les « acides gras libres ») est limitée à 1 % du fait que ces produits ne soient pas considérés comme des flux de déchets, mais comme des sous-produits. Ils ont une valeur considérable et ils sont déjà utilisés dans d'autres industries. Une consommation excessive dans la production de biocarburants pourrait entraîner des « émissions indirectes », en remplaçant la consommation existante dans les autres secteurs par des matières premières ayant des émissions de gaz à effet de serre plus élevées, comme l'huile de palme, étant donné que dans les autres secteurs il n'y a pas de restrictions d'utilisation de certaines matières premières.

Au total, la part de ces biocarburants était toutefois seulement de 0,4 %, ce qui correspond à 41.000 m³ de biocarburants. Étant donné que la limite de 1 % ne s'applique pas dans tous les

États membres de l'Union européenne et que certaines de ces matières premières sont en revanche considérées comme des flux de déchets dans d'autres États membres, il est vraisemblablement plus intéressant d'utiliser des biocarburants issus de ces matières premières en dehors de la Belgique.

3.4 Impact des dossiers techniques

Freiner les matières premières suspectes (les POME par exemple)

Suite à la modification de la loi du 17 juillet 2013 entrée en vigueur au 1er janvier 2023, il a été constaté une croissance soudaine des « Palm Oil Mill Effluent » comme matière première. Cette matière première est classée comme déchet et peut donc être prise en compte dans les objectifs en tant que matière première pour les biocarburants avancés. Toutefois, la coïncidence du changement réglementaire et la constatation selon laquelle des volumes plus importants sont arrivés sur le marché européen que la production mondiale potentielle[1] ont rendu cette matière première suspecte à la fraude.

Grâce au système de dossiers techniques[2], l'augmentation soudaine et inopinée de l'utilisation de ces matières premières est freinée en Belgique : dans d'autres pays, cette matière première fait automatiquement l'objet d'un double comptage et son utilisation a augmenté à une vitesse alarmante (p.ex. aux Pays-Bas, les POME ont été comptabilisés comme matière première pour 31 % du volume total de biocarburants en 2024[3]), alors qu'en Belgique, les producteurs doivent préalablement faire une demande de double comptage via le système de dossiers techniques. Au cours de l'analyse de ces demandes, il est apparu clairement que des questions se posaient concernant cette matière première. Par conséquent et afin de limiter le plus possible le risque de fraude, les volumes autorisés pour le double comptage ont été limités, ce qui a conduit à ce qu'en 2024, seuls 4,4 % de tous les biocarburants mis à la consommation en Belgique ont été produits à partir des POME, dont 60 % n'ont pas fait l'objet d'un double comptage.

Le fait qu'ils aient tout de même été mis sur le marché sans double comptage alors que la limite maximal de biocarburants non avancés n'avait pas encore été atteinte indique qu'ils ont pu arriver sur le marché à un prix inférieur à celui de ces biocarburants non avancés. Ceci accroit la suspicion de fraude parce qu'une classification comme « biocarburants avancés » devrait normalement signifier qu'il s'agit de résidus plus difficiles à traiter, donc plus chers. Le prix inferieur à celui de ces biocarburants non avancés indique certainement qu'un incitant supplémentaire au moyen d'un double comptage n'est pas nécessaire dans ce cas.

[1] 202503_POME_fraud_report: https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202504_POME_fraud_Report.pdf; UK investigating fraud claims around green fuel HVO diesel
[2] Dossiers techniques pour les carburants renouvelables : catégories B, C, D et E | SPF Economie
[3] rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-2024-def-002-cd-002.pdf

Répartition Annexe 9B entre plusieurs fournisseurs

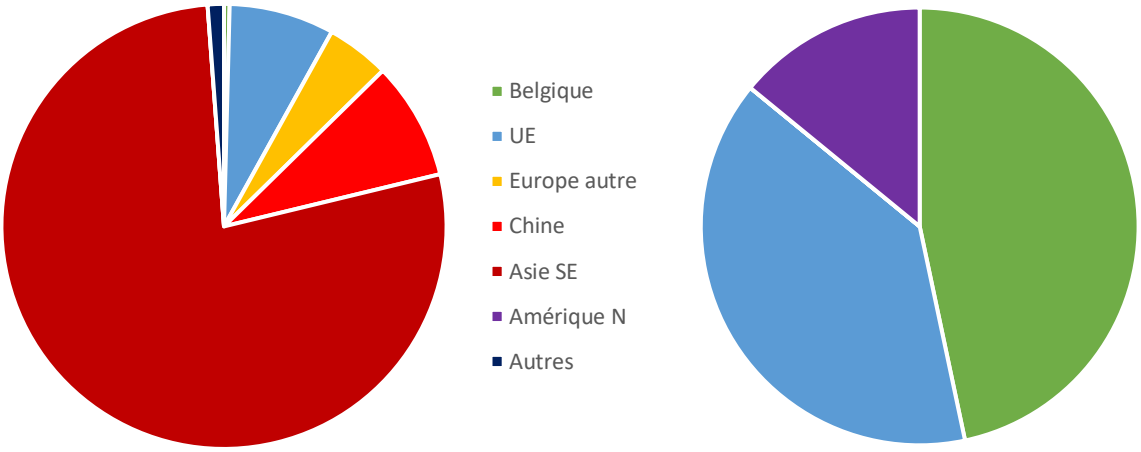
Les matières premières figurant à l'Annexe 9B (telles que les « Used Cooking oil » (UCO) ou encore « huiles de cuisson usagées ») posent également question[4]. Ailleurs en Europe, le marché a de temps en temps été inondé d'HVO à des prix défiant toute concurrence, produit à partir des UCO. Ici aussi, le système de dossiers techniques a permis d'atténuer leur utilisation et de répartir le risque en distribuant le quota maximum entre plusieurs fournisseurs, évitant ainsi au marché belge d'être submergé par un seul fournisseur dont les produits pourraient ne pas être fiables.

3.5 Origine des matières premières utilisées dans la production des biocarburants

Biocarburants avancés

En ce qui concerne l'origine des matières premières utilisées dans la production des biocarburants avancés, il est constaté à la figure 6 une grande différence entre les biocarburants à mélanger au diesel et ceux à mélanger à l'essence. Pas moins de 77,6% des matières premières destinées aux biocarburants avancés pour le diesel proviennent de la région de l'Asie du Sud-Est et plus de 90 % proviennent de l'extérieur de l'UE. Pour l'essence, la situation est très différente : 86 % provient de l'UE et près de la moitié de la Belgique même.

Figure 6 : origine des biocarburants avancés mis à la consommation en 2024 pour le diesel (à gauche, 72.000 m³ au total) et pour l'essence (à droite, 58.000 m³ au total)



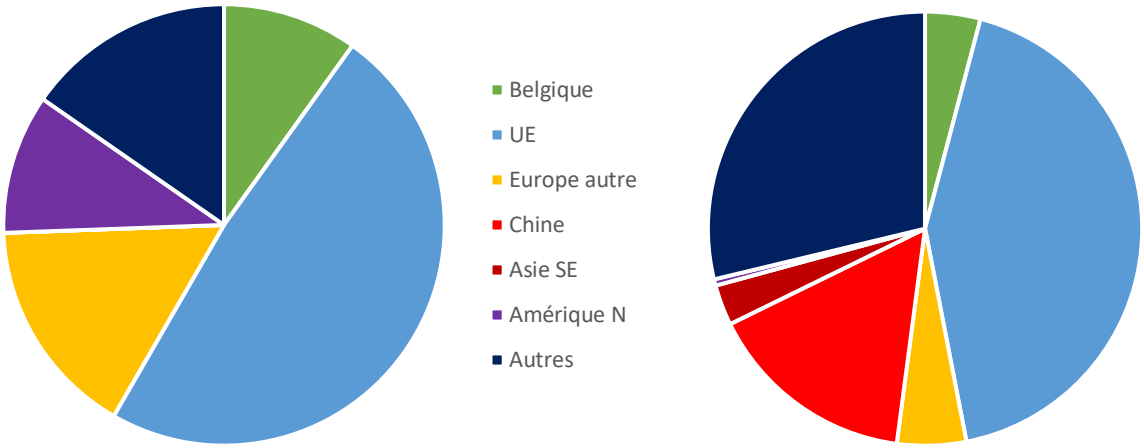
Sources : le registre et le base de données sur les carburants renouvelables pour le transport mis à disposition par la DG Environnement.

[4] Used Cooking Oil: The Certified Unknown | T&E;
Climate change: Used cooking oil imports may fuel deforestation;
German biofuels regulator links two companies to certification fraud | S&P Global;
Biodiesel: The scam with hydrogenated vegetable oil

Biocarburants non avancés

En ce qui concerne l'origine des matières premières utilisés dans la production des biocarburants non avancés, il est constaté qu'il y a une plus grande variation (figure 7) : en ce qui concerne les biocarburants de la 1ère génération, quelque 10% sont produits à partir de matières premières belges et un peu moins de 50% à partir de matières premières originaires du reste de l'UE. En outre, des matières premières proviennent d'autres pays européens, d'Amérique du Nord, d'Australie et d'Amérique du Sud. Pour les autres biocarburants non avancés, seuls 4% proviennent de Belgique, 43% du reste de l'UE et 16% de la Chine. En outre, il est constaté que les matières premières de ces biocarburants sont souvent produites à partir d'un mélange de matières premières provenant de différentes régions, ce qui est davantage difficile à tracer en raison de la qualité limitée des données disponibles.

Figure 7 : origine des biocarburants mis à la consommation en 2024 de la 1ère génération (à gauche, 631.000 m³ au total) et d'autres matières premières non avancées (Annexe 9B et non classifiées) (à droite, 222.000 m³ au total)



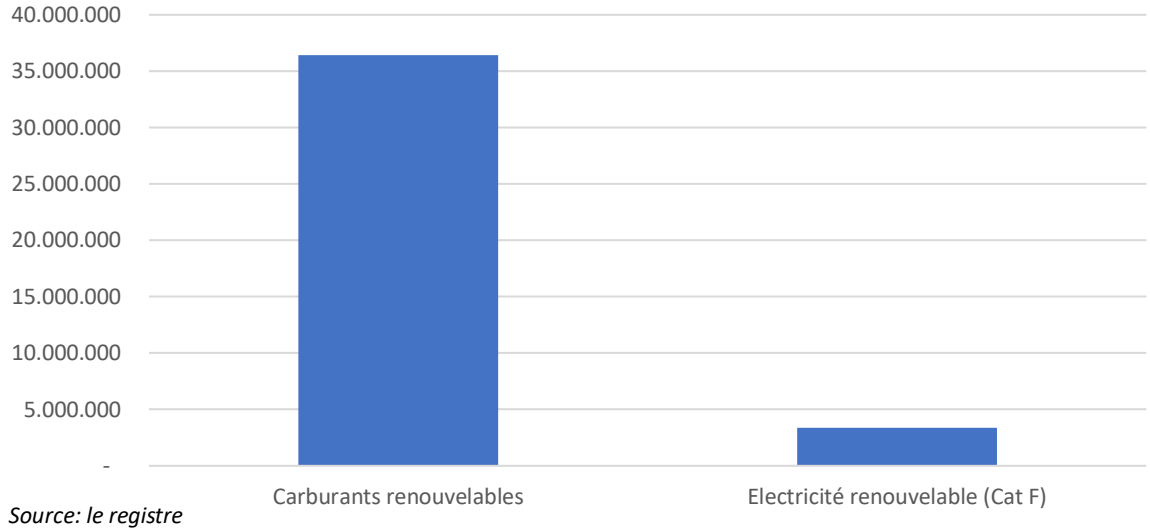
Sources : le registre et le base de données sur les carburants renouvelables pour le transport mis à disposition par la DG Environnement.

4. Aperçu des unités d'énergie renouvelable (UER)

4.1 UER électricité vs. biocarburants

Depuis le 1er janvier 2024, il est possible de créer des unités d'énergie renouvelable catégorie F provenant de l'exploitation de l'infrastructure de recharge pour la fourniture d'électricité au secteur du transport (routier et ferroviaire). La possibilité de créer des UER a été utilisée dans les deux secteurs. A la figure 8, il est constaté qu'en 2024, un peu moins de 3,4 millions de GJ d'UER de catégorie F ont été créées, ce qui représente 8,5 % du nombre total d'UER.

Figure 8 : Nombre d'unités d'énergie renouvelable créées en 2024 (en GJ)

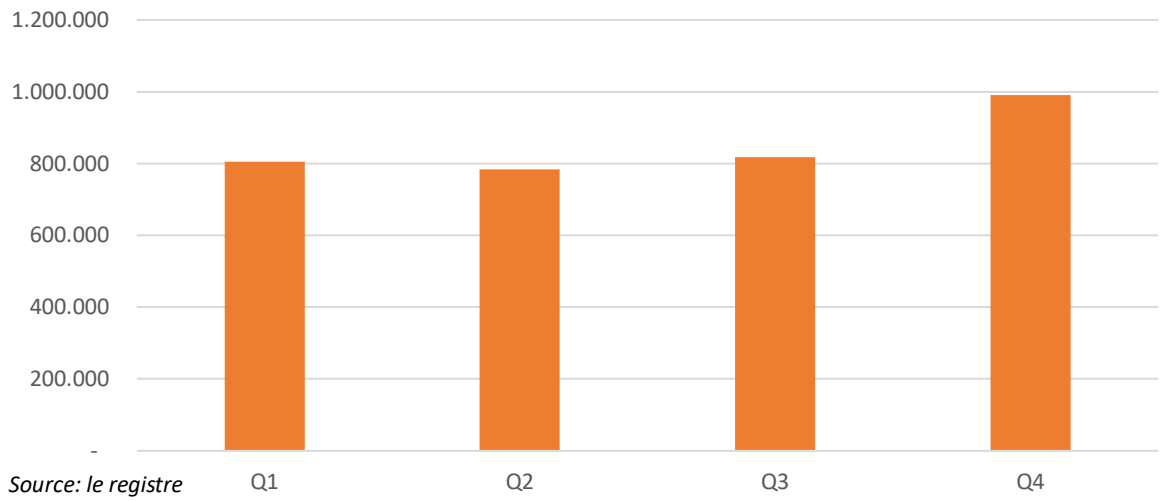


Source: le registre

4.2 UER électricité par trimestre

La figure 9 montre l'évolution des UER catégorie F par trimestre. Dans le transport ferroviaire, il a été constaté qu'un nombre d'unités d'énergie relativement constant a été créé tout au long de l'année, avec une légère baisse durant les mois d'été. Dans le transport routier, nous avons enregistré une croissance stable tout au long de l'année. Cela peut s'expliquer par trois facteurs : une croissance de l'infrastructure de recharge publique et semi-publique (le nombre de bornes de recharge publiques en Flandre a ainsi augmenté de 82% entre décembre 2023 et décembre 2024[5]), une croissance du nombre de voitures électriques (en 2024, +83,2 % de véhicules électriques à batterie et +32,1 % d'hybrides[6]) et une croissance dans l'utilisation du registre du fait qu'il est de plus en plus connu par les utilisateurs au cours de l'année 2024. Fin 2024, 55 exploitants différents d'infrastructure de recharge étaient inscrits dans le registre.

Figure 9 : Évolution des unités d'énergie renouvelable créées électricité fournie aux transports (en GJ)



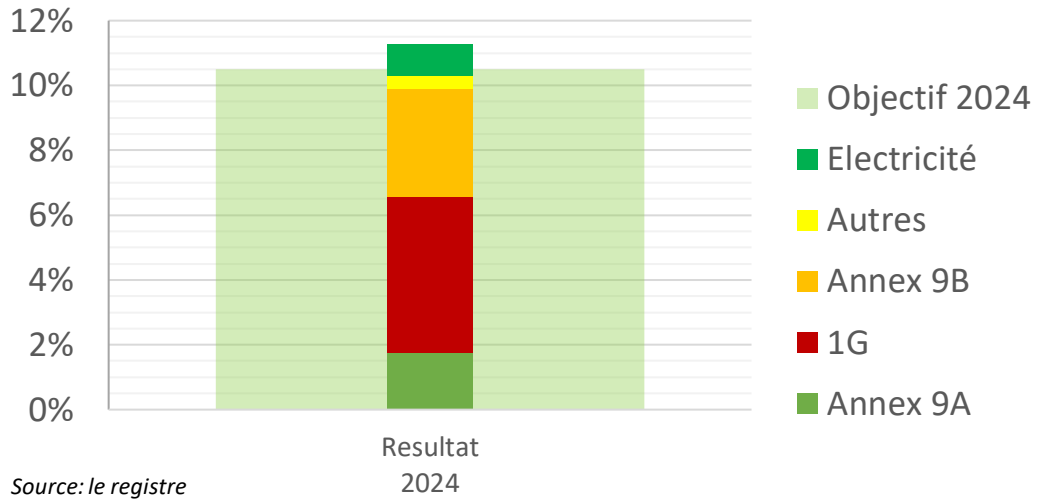
Source: le registre

[5] Publieke en semi-publieke laadpunten voor elektrische wagens | Vlaanderen.be
[6] Parc de véhicules | Statbel

4.3 UER utilisées pour remplir les obligations

Comme le montre la figure 10, une part d'énergie renouvelable de 11,26 % a été atteinte par l'ensemble des entreprises. Cela signifie que le surplus des UER nécessaires pour atteindre l'objectif (10,5%) pour chaque entreprise ont pu être transférées à l'année 2025, ce qui représente un peu moins de 2,7 millions d'UER. Les entreprises ont vraisemblablement choisi de dépasser leurs objectifs par mesure de prudence. Ceci s'explique d'une part du fait de l'incertitude quant à la possibilité de créer des UER de catégorie F, le mélange de biocarburants a été privilégié. D'autre part, l'objectif global pour 2025 est plus élevé (12,2 %) et le transfert d'unités à l'année suivante est permis. Une restriction s'applique toutefois à cet égard : seuls 10 % des unités utilisées pour atteindre l'objectif peuvent provenir de l'année précédente.

Figure 10 : Part d'unités d'énergie renouvelable atteinte dans les transports par type vs. l'objectif en 2024



Source: le registre

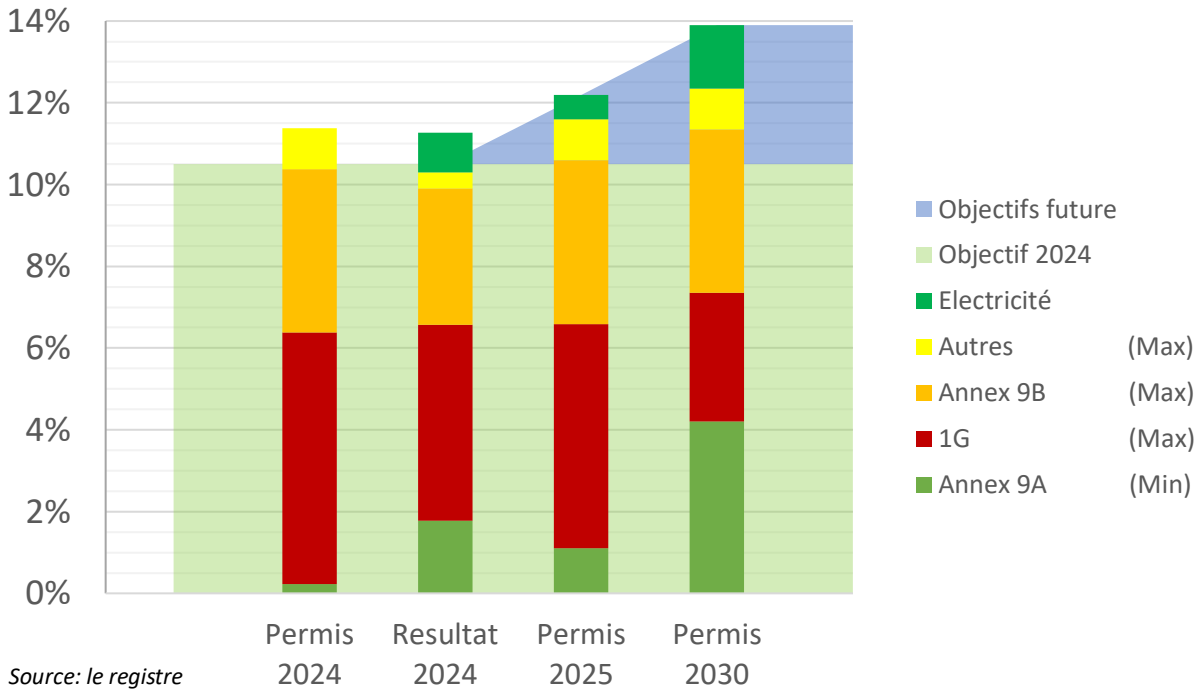
5. Évolution de l'objectif européen

5.1 Perspectives

À la figure 11, nous comparons la part d'énergie renouvelable atteinte à partir de 2024 aux objectifs en 2025 et 2030. Dans le cas où exactement les mêmes volumes étaient rapportés en 2025, nous réaliserions, tout comme en 2024, une part d'énergie renouvelable de 11,26 %. Augmenté du pourcentage de 0,76% qui est reporté de 2024, l'on arriverait donc tout près de l'objectif augmenté (12,2% en 2025). En outre, il reste de la place pour une utilisation supplémentaire des biocarburants non avancés, même si la part autorisée de biocarburant 1G dans le diesel baisse à 5 %. Nous pouvons donc nous attendre à ce que la disponibilité des UER soit suffisamment grande pour remplir les obligations en 2025. De plus, la part minimale pour les biocarburants avancés est augmenté à 1,1 %. Ce sous-objectif était déjà atteint en 2024 (1,77%).

À l'horizon 2030 (objectif global de 13,9 %), une nouvelle augmentation importante des biocarburants avancés sera nécessaire (à 4,2 %) et la part des biocarburants 1G devra être progressivement réduite. La même place subsiste pour les autres biocarburants non avancés. Cependant, étant donné que la RED II a été révisée (*directive (UE) 2023/2413 du Parlement et du Conseil du 18 octobre 2023 modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil*, dite RED III), la loi actuelle doit également être révisée, avec notamment des objectifs plus élevés.

Figure 11 : Comparaison entre la part d'unités d'énergie renouvelable atteinte dans les transports par type en 2024 vs. les objectifs et les parts autorisées par type en 2024 et 2025



Source: le registre

5.2 Différence entre l'objectif des entreprises et les objectifs de la Belgique

L'objectif global défini par la RED II pour la Belgique en 2030 est de 14 % d'énergie renouvelable à intégrer dans le secteur du transport routier et ferroviaire, soit un peu plus que l'objectif global pour les entreprises. À cet égard, deux facteurs désavantagent l'objectif belge: premièrement, le dénominateur, qui comprend l'énergie totale fournie au secteur du transport ferroviaire et routier, est plus grand que le dénominateur total des entreprises car il englobe aussi le secteur ferroviaire et la partie de l'électricité totale fournie, tandis que ce n'est pas le cas pour les entreprises. Deuxièmement, la part autorisée de biocarburants non avancés produits à partir matières premières de l'annexe 9B n'est que de 1,7 % sans multiplicateurs, alors qu'elle est de 2 % pour les entreprises.

En 2024, selon le rapport officiel établi selon la méthodologie exposée dans la RED II, la Belgique a atteint une part d'énergie renouvelable dans les transports de 12,72 %, alors qu'elle

était encore de 12,18 % en 2023. Ce chiffre est donc supérieur aux 11,26 % atteints par l'ensemble des entreprises selon la méthode de calcul prévue par la loi RED II. Les principales explications de cette différence résident dans le fait que tous les biocarburants avancés (y compris ceux sans dossier technique) comptent double pour les objectifs nationaux (+ 0,2 %) et surtout dans le fait qu'en 2024, seuls 34 % de toute l'énergie fournie sous forme d'électricité au secteur des transports étaient disponibles sous forme d'unités énergétiques dans le registre. En effet, à l'heure actuelle, aucune UER n'est encore obtenue pour l'électricité fournie via des points de recharge privés et il n'est pas encore possible d'appliquer un facteur de correction plus élevé pour les infrastructures de transport d'électricité qui sont directement connectées à une installation de production d'électricité renouvelable.

Pour ce qui est de l'atteinte de l'objectif par la Belgique en 2030, il convient de dire que pour ce qui est du transport routier les disposition de la loi actuelle sont suffisants et ont permis d'atteindre un objectif supérieur à celui préconisé, néanmoins cette loi doit être revue afin d'intégrer les nouvelles dispositions de la Directive REDIII.

6. Conclusion

De manière générale, nous pouvons affirmer que les objectifs pour 2024 ont été largement atteints et qu'une quantité plus que suffisante de biocarburants a été mélangée, dans l'attente de la façon dont le marché évoluerait en « Unités d'énergie renouvelable » (UER), en particulier avec l'ajout de la possibilité de créer des UER par l'exploitation de l'infrastructure de recharge pour la fourniture d'électricité au secteur du transport (routier et ferroviaire).

Il peut être constaté qu'un marché des UER s'est développé : de plus en plus d'entreprises ont trouvé la voie du registre en 2024, et à mesure qu'il est devenu évident qu'il y avait suffisamment d'unités disponibles, de plus en plus d'UER ont été négociées. Le fonctionnement du registre a été amélioré en continu au cours de l'année de démarrage 2024 afin d'améliorer l'expérience utilisateur, bien que des défis subsistent certainement encore.

Toutefois, l'on peut s'interroger sur l'ascension soudaine des biocarburants avancés, bien au-delà des objectifs minimaux, quelques matières premières semblant peu fiables et certains types de biocarburants étant grandement dépendants de pays tiers. Le système de dossiers techniques est un premier moyen de contrôle, mais il reste particulièrement important de garantir un cadre de certification et de vérification solide pour les biocarburants avancés et durables, de disposer de mesures anti-fraude et de réglementer davantage les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols.

Enfin, une transposition rapide et adéquate des objectifs en matière de transport dans le cadre de la RED III sera essentielle, afin que les entreprises des secteurs concernés en connaissent les implications et puissent s'y conformer.