

La transposition de la directive RED II stimule les sources d'énergie renouvelables dans le secteur du transport

La loi belge transposant la Directive européenne sur les énergies renouvelables RED II¹ sera publiée au Moniteur belge dans les prochaines semaines. C'est le résultat d'une collaboration constructive entre la fédération sectorielle Energia et les cabinets concernés et une étape importante dans la promotion des énergies renouvelables dans le secteur du transport sur base d'une **plus grande neutralité technologique**. Effectivement, la directive RED II prévoit l'ouverture nécessaire à une part croissante de nouveaux types de carburants :

- Les biocarburants avancés (comme le HVO²),
- Les carburants à base de carbone recyclé,
- Les carburants renouvelables d'origine non biologique (comme l'hydrogène vert et les e-fuels³),
- L'électricité à partir de sources renouvelables.

La directive RED II prévoit une **augmentation progressive de l'obligation d'incorporation de composants renouvelables** dans les carburants pour le transport jusqu'en 2030. L'objectif global augmente graduellement, passant d'un niveau d'incorporation d'énergies renouvelables de 10,5 % (contenu énergétique) en 2024 à 13,9 % en 2030. L'extension à différentes formes d'énergie dans le cadre de la RED II donne désormais aux entreprises une **plus grande flexibilité pour remplir leurs obligations**.



¹ La nouvelle Loi remplacera celle du 17 juillet 2013.

² HVO: Hydrogenated Vegetable Oil, peut réduire les émissions de CO₂ jusqu'à 90% par rapport aux carburants conventionnels.

³ Les e-fuels sont des carburants de synthèse produits à partir d'hydrogène renouvelable et de CO₂ capté. (soleil et vent).

La Directive RED III qui est en cours de finalisation au niveau européen, fixe par ailleurs une nouvelle trajectoire dans laquelle l'obligation totale d'incorporation pour le transport continue d'augmenter chaque année pour atteindre 29 % d'ici 2030.

Parallèlement à la transposition de la RED II, l'incorporation des **biocarburants de première génération** (issus de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale) est **progressivement limitée en Belgique**, jusqu'à environ 50% du niveau actuel à l'horizon 2030. En outre, les biocarburants produits à partir de matières premières présentant un risque élevé de changement indirect d'affectation des sols (ILUC), comme l'huile de palme et l'huile de soja, ne sont plus autorisés dans notre pays respectivement depuis le 1er janvier 2023 et le 1er juillet 2023, ce qui est plus tôt que ce qui est imposé par l'Union européenne.

Energia soutient la réduction progressive des biocarburants de première génération ainsi que l'augmentation progressive des biocarburants avancés (également appelés biocarburants de deuxième génération) basés sur les flux de déchets et de résidus forestiers et agricoles.

La RED II prévoit également la création d'un **registre des énergies** dans lequel les fournisseurs d'énergie pour le transport pourront enregistrer les quantités des différents types d'énergies renouvelables mises sur le marché. Ils pourront également échanger ces unités d'énergie entre eux, ce qui leur apportera une plus grande flexibilité pour remplir leur obligation RED. Ceci se fait déjà dans d'autres États membres, comme les Pays-Bas, la France et l'Allemagne.

La RED II introduit également la **base juridique du co-processing** par lequel les matières premières renouvelables sont traitées avec les matières premières fossiles dans les mêmes unités de traitement. C'est une condition sine qua non pour que les raffineries puissent financer de tels projets d'investissement.

Les carburants bas carbone et renouvelables peuvent pleinement jouer leur rôle pour les voitures et camionnettes, avant d'être déployés dans des segments du transport plus difficiles à électrifier comme l'aviation, le transport maritime et le transport par camion. Une **transposition rapide et adéquate de la future Directive sur les énergies renouvelables RED III (qui élargit le scope au transport maritime et à l'aviation) dans la législation belge est nécessaire**. Ceci avec une flexibilité maximale (conformément à la Directive européenne, donc davantage que la loi belge RED II actuelle) pour satisfaire aux ambitions accrues du transport dans le domaine des énergies renouvelables.

Les **entreprises de notre secteur soutiennent l'évolution de l'incorporation** d'énergies renouvelables, contribuant ainsi à la **décarbonation progressive du secteur du transport dans notre pays**.



Wim De Wulf
Secrétaire général Energia