

**F Gasoil A1**  
MH/ND/JP  
933-2024

**Bruxelles, le 16 avril 2024**

**AVIS**

**sur**

**LES DÉNOMINATIONS ET CARACTÉRISTIQUES  
DU GASOIL DESTINÉ AU CHAUFFAGE**

*Le 19 février 2024, le Conseil Supérieur des Indépendants et des PME a reçu de Madame Tinne Van der Straeten, Ministre de l'Énergie, une demande d'avis sur un projet d'arrêté royal modifiant l'article 2 de l'arrêté royal du 3 juillet 2018 relatif aux dénominations et caractéristiques du gasoil destiné au chauffage et l'article 2 de l'arrêté royal du 8 juillet 2018 relatif à la dénomination et aux caractéristiques du gasoil diesel et des essences.*

*Après consultation électronique des organisations professionnelles concernées de la commission sectorielle n° 8 (Transport et véhicules) et de la commission sectorielle n° 11 (Activités diverses), le Bureau du Conseil Supérieur a émis le 16 avril 2024 l'avis suivant.*

## **CONTEXTE**

Le projet d'arrêté royal a pour objectif d'interdire que le gasoil de chauffage ne contienne de composés de type Fame ou HVO ou tout autre type de biocarburants produits à partir de biomasse. L'utilisation de certains types de biocarburants est limitée dans le secteur du transport. Le projet d'arrêté royal vise ainsi à éviter le détournement de ces types de biocarburants vers le secteur du chauffage qui ne dispose pas des mêmes réglementations que le secteur du transport.

Le Conseil Supérieur est consulté conformément à l'article VI.9, § 2 du Code de droit économique.

## **POINTS DE VUE**

Le Conseil Supérieur n'est pas favorable à ce projet d'arrêté royal et ce pour les différentes raisons exposées ci-après.

### **1. Cette interdiction hypothèque la commercialisation d'un gasoil de chauffage émettant moins de CO2**

Ce projet d'arrêté royal hypothèque lourdement la création d'un cadre juridique qui permettrait aux carburants liquides pour le chauffage à plus faible teneur en CO2 d'être commercialisés sur le marché belge. En effet, jusqu'à présent, la commercialisation en Belgique du R33, un mélange de 67 % de gasoil de chauffage conventionnel (rouge) et de 33 % de combustibles renouvelables (soit 26 % de carburant paraffinique/HVO et 7 % d'EMAG, n'est pas autorisée en Belgique. Ce carburant a fait l'objet d'une demande de la part du secteur adressée à la Ministre de l'Énergie. Cette demande est pour l'heure restée lettre morte et la perspective d'être rencontrée est largement hypothéquée par le présent projet d'arrêté royal. Cela compromet la commercialisation d'un gasoil de chauffage émettant moins de CO2.

Pourtant, un projet-pilote mené sur le terrain a permis de démontrer que, par rapport à l'utilisation du mazout classique, le mélange R33 émet 30% de CO2 en moins: le mazout classique émet 267 g CO2eq/kWh (Hi), tandis que le R33 utilisé n'émet que 187 g CO2eq/kWh (Hi)<sup>1</sup>. Ainsi, pour une consommation annuelle moyenne de 2000 litres de combustible liquide par ménage, cela équivaut à des émissions de 3,74 tonnes d'équivalent CO2 en utilisant le R33, contre 5,34 tonnes pour le gasoil fossile pur, soit une réduction de 1,6 tonne d'équivalent CO2 par chaudière à mazout en moyenne. En Belgique, environ 1,5 million de ménages (soit un tiers de l'ensemble des ménages) utilisent une chaudière à mazout

---

<sup>1</sup> <https://www.eurofuel.eu/blog/item/528-belgium-full-scale-test-for-r33-passed>

et pourraient ainsi recourir au R33, ce qui représente une réduction potentielle de 2,4 millions de tonnes d'équivalent CO2 par an (sur la base d'une consommation annuelle moyenne de 2000 litres par ménage). Enfin, le gasoil R33 présente également l'avantage de pouvoir être utilisé sans modification technique de la chaudière ni nettoyage du réservoir de stockage.

## **2. Le détournement vers le secteur du transport n'est pas avéré**

Dans le cadre de la lutte contre les changements climatiques, l'Union européenne, par le biais des directives sur les énergies renouvelables (actuellement RED II et RED III), oblige les États membres à rendre les carburants plus durables en imposant, entre autres, des obligations strictes en matière de mélange. En l'occurrence, la part des énergies renouvelables dans le secteur des transports doit être d'au moins 29 % d'ici 2030<sup>2</sup>. Les entrepreneurs agréés qui mettent des carburants sur le marché belge doivent pouvoir démontrer chaque année qu'ils ont effectivement atteint les pourcentages imposés de carburants renouvelables dans les carburants qu'ils mettent sur le marché. Il n'est donc pas question de "*détournement des biocarburants utilisés dans le secteur des transports vers le secteur du chauffage*". En outre, ces composants renouvelables sont nettement plus chers que le gasoil classique et, aux fins du calcul des prix maximaux du chauffage au gasoil, ces composants plus chers ne sont pas pris en compte. En d'autres termes, l'ajout de biocarburants dans le gasoil de chauffage entraîne un surcoût important aux dépens de la marge de distribution du négociant en carburants. Par conséquent, les négociants en carburants n'ont aucun intérêt financier à ajouter des biocarburants dans le gasoil de chauffage, bien au contraire. La marge de distribution disponible ne le permet pas non plus de facto à l'heure actuelle.

En bref, la justification de l'interdiction pour le gasoil de chauffage de contenir des composés de type FAME ou HVO ou tout autre type de biocarburant issu de la biomasse ne correspond pas à la réalité et est contraire à toute logique.

## **3. Pas d'interdiction européenne**

L'UE n'interdit pas l'utilisation de biocarburants dans le gasoil de chauffage. Le mélange de biocarburants dans le gasoil de chauffage est par ailleurs pratiqué au sein de plusieurs États membres européens. En France, par exemple, la commercialisation de F30, un mélange de 70 % de gasoil et de 30 % d'EMAG, est encadrée légalement depuis 2022. Ce mélange de biocarburants permet de réduire les émissions de gaz à effet de serre. En ajoutant ces biocarburants au gasoil de chauffage, les utilisateurs de fioul domestique peuvent réduire leur empreinte carbone et contribuer ainsi à la lutte contre le changement climatique.

## **4. Les mêmes critères doivent s'appliquer à tout type de carburant**

Le projet d'arrêté royal vise à interdire le mélange de tout type de biocarburant dans le gasoil de chauffage, en ce compris ceux dérivés de déchets (biocarburants de 2<sup>ème</sup> génération). Le Conseil Supérieur ne comprend pas pourquoi des critères différents s'appliquent en fonction de l'utilisation du carburant. Les biocarburants éligibles pour atteindre les objectifs de la directive RED III devraient également être autorisés pour rendre le gasoil de chauffage plus durable. Ainsi, conformément à la directive RED III, une contribution des biocarburants de première génération devrait également être autorisée pour le gasoil de chauffage.

---

<sup>2</sup> Cf. art. 25 Directive (UE) 2023/2413 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (RED III).

## 5. Contraire à la nouvelle norme pour le gasoil de chauffage

Le projet d'arrêté royal va également à l'encontre de la nouvelle norme pour le gasoil de chauffage (NBN T52-716), qui, depuis le 1<sup>er</sup> avril 2024, abaisse la teneur en soufre autorisée de 50 à 10 ppm maximum et introduit en même temps deux variantes : le gasoil H7 (gasoil de chauffage avec un minimum de 5 % et un maximum de 7 % d'EMAG) et le gasoil H0 (gasoil de chauffage avec un maximum de 0,5 % d'EMAG). Or, le projet d'AR interdira ces deux variantes pourtant conformes à la nouvelle norme. Il convient également de noter que dans la période précédant la révision de la norme, il n'y avait aucune restriction sur les composants bio du gasoil de chauffage.

## 6. Impact considérable sur les entreprises et le marché

Si, comme le prévoit le projet d'arrêté royal, le gasoil de chauffage n'est pas autorisé à contenir des composés de type FAME ou HVO ou tout autre type de biocarburant produit à partir de la biomasse, les négociants en carburants, qui sont quasi exclusivement des micro-entreprises<sup>3</sup>, seront contraints de doubler leur flotte ("flotte dédiée") étant donné que le gasoil diesel contient de tels composés. Un tel investissement ne sera pas financièrement viable pour la grande majorité de ces micro-entreprises, ce qui mettra en péril l'approvisionnement en gasoil de chauffage ou en gasoil diesel. En outre, les entreprises fournisseuses (grossistes et compagnies pétrolières) devront également faire face à des coûts logistiques considérables, car les réservoirs de stockage et les accessoires devront également être entièrement « dédiés » (soit au gasoil de chauffage, soit au gasoil diesel). Il est évident que cela aura un effet significatif sur l'augmentation des prix.

## 7. Augmentation de la capacité d'entreposage et des déplacements

L'interdiction envisagée de l'utilisation du gasoil diesel à des fins de chauffage (modification de l'arrêté royal du 8 juillet 2018) aura également pour conséquence que les négociants en carburants qui, pour des raisons logistiques, ne proposent actuellement que le gasoil diesel, qui émet moins de CO<sub>2</sub>, seront également obligés de doubler leur parc de véhicules et leurs réservoirs de stockage. Comme indiqué dans la section précédente, cela risque de mettre en péril l'approvisionnement en gasoil de chauffage ou en gasoil diesel. Les entreprises qui réalisent cet investissement seront confrontées à des déplacements inutiles, puisque deux camions-citernes différents devront se rendre chez le même client, dans la même rue ou dans le même quartier pour livrer les deux produits différents.

## CONCLUSION

Le Conseil Supérieur émet un avis défavorable sur le projet d'arrêté royal. L'interdiction envisagée du mélange de gasoil de chauffage et de biocarburants est incompatible avec une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour les utilisateurs d'une chaudière à mazout, met en péril l'avenir des centaines de PME et aura un impact négatif sur le marché.

---

<sup>3</sup> 98% des entreprises enregistrées sous le code NACE 47.781 "Commerce de détail de combustibles en magasin spécialisé, à l'exclusion des carburants automobiles" sont des entreprises de moins de 10 salariés.