Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants
No 2 – Janvier 2019

A côté de l'huile de palme, de plus en plus d'huile de soja dans nos moteurs

Briefing réalisé par Inter-Environnement Wallonie, CNCD-11.11.11, 11.11.11, Oxfam, FIAN et CETRI

// Résumé

Selon les chiffres préliminaires de l'administration, la composition des agrocarburants mis à la consommation en Belgique en 2018 connaît une évolution contrastée par rapport à 2017. Faits marquants :

- **Le recours au biodiesel d'huile de soja est multiplié par 10, pour atteindre 127.000 m3. Ceci rend les volumes d'huile de soja ainsi consommés comparables aux volumes nets importés pour les applications alimentaires. En 2018, la quantité d'huile de soja consommée dans nos moteurs correspond à environ 11 litres par Belge.**
- **L'huile de palme recule, mais reste présente dans le diesel vendu en Belgique. En 2018, la quantité d'huile de palme consommée dans nos moteurs correspond à environ 2,5 litres par Belge.**
- **La surface nécessaire à la production de ces huiles brûlées dans nos moteurs est considérable. Pour l'huile de soja utilisée dans le diesel belge, la surface de production équivaut à cinq fois la superficie totale de la Région Bruxelloise.**
- **Ceci augmente les risques de déforestation et de perte de biodiversité dans les pays du Sud, ainsi que les risques de violations de droits humains, d'accaparements de terres ou d'impact sur les marchés alimentaires.**
- **Au niveau climatique, le bilan des biodiesels d'huile de palme, de soja et de colza est pire encore que celui du diesel fossile remplacé. Leur utilisation actuelle en Belgique produit un surplus d'émissions de gaz à effet de serre équivalant aux émissions de l'ensemble du secteur des transports belge pendant 10 jours.**

Ces éléments interpellent, particulièrement dans un contexte où la Belgique vise une augmentation sans précédent du recours aux agrocarburants dans les prochaines années, comme il ressort du projet de Plan National Energie Climat : passer à 14% d'agrocarburants en 2030 contre 5,5% en 2017. Alors que les politiques de soutien aux agrocarburants sont largement décriées pour leurs impacts sociaux et environnementaux, les autorités belges sortent de leur chapeau un objectif national d'agrocarburants <u>huit fois supérieur</u> à la seule obligation européenne concernant les agrocarburants en 2030, et qui s'élève à 1,75% d'agrocarburants « avancés » (en termes énergétiques réels).

En conséquence, les organisations à l'origine de cette analyse appellent :

- **La Commission européenne à adopter ce 1e février 2019 une méthodologie robuste pour avoir, au niveau européen, un phasing-out des biodiesels à haut impact climatique (high ILUC), en particulier les biodiesels de palme et de soja.**
- **Les autorités belges à revoir totalement leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Energie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains. Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés, et les agrocarburants « avancés » faire l'objet d'une approche réaliste et prudente.**
- **Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement la réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, etc.).**

// Evolution du contexte technique et légal

Absentes de nos moteurs jusqu'il y a quelques années, les huiles de palme et de soja sont aujourd'hui brulées dans la quasi-totalité des moteurs diesels du royaume.

Transformées en biodiesel, elles sont mélangées au diesel d'origine fossile vendu à la pompe, en vertu d'une loi obligeant les distributeurs de carburants à procéder à l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants[1].

Pour le consommateur, le mélange est « invisible », rien n'ayant changé dans la manière de faire le plein. Peu de citoyens sont d'ailleurs conscients de partiellement rouler avec des agrocarburants tels que l'huile de palme, de soja ou de colza. Les seules différences étant un pouvoir énergétique légèrement inférieur (10% d'énergie en moins dans un litre de biodiesel « pur » par rapport à un litre de diesel « pur ») et un coût de production généralement supérieur (de l'ordre du double, en fonction des conditions du marché). Avec un taux d'incorporation d'environ 6% en volume en Belgique pour le biodiesel dans le diesel, l'impact reste toutefois assez peu perceptible pour le citoyen.

L'incorporation obligatoire d'agrocarburants dans les carburants fait partie de la politique énergie-climat belge : c'est le moyen principal qu'ont choisi nos gouvernements pour développer l'énergie renouvelable dans les transports, en accord avec des objectifs européens que les autorités belges ont validés. L'objectif phare de cette politique est de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

Ce briefing vise à objectiver l'adéquation entre la politique mise en place et l'objectif affiché, à partir des données connues de consommation et d'émission. L'analyse du présent document développe le cas de l'huile de soja, dont l'usage comme agrocarburant est en très nette augmentation en 2018 dans notre pays, à côté du cas de l'huile de palme, toujours présente. La première édition de cette évaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants, en avril 2018, s'est focalisée sur l'usage d'huile de palme[2].

Depuis lors, des développements législatifs importants sont intervenus au niveau européen. La directive énergie renouvelable 2030 (RED II) a été validée[3]. Elle prévoit un changement majeur au niveau des obligations des états pour l'énergie renouvelable dans les transports : dès le 1er janvier 2021, les agrocarburants issus de matières premières alimentaires (tels les biodiesels d'huile de palme, de soja et de colza ou les bioéthanols de froment, maïs et betterave) disparaissent du régime obligatoire.

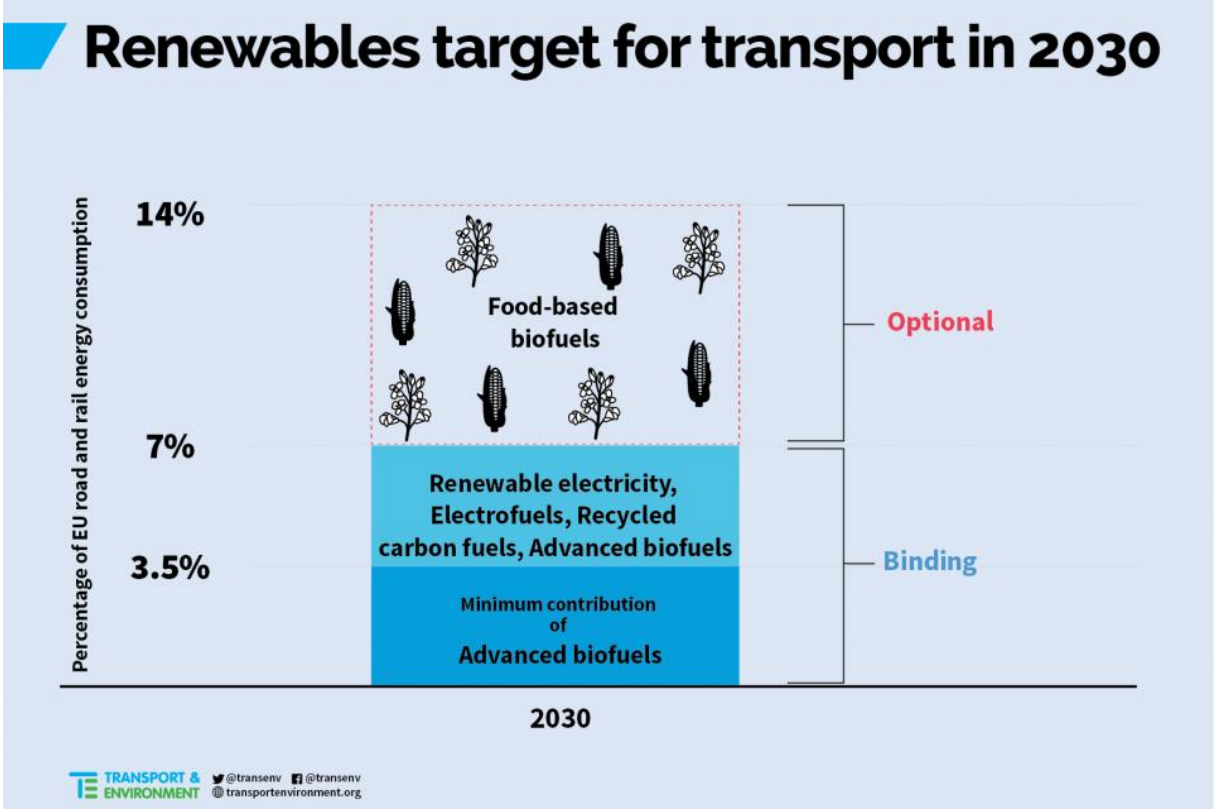
[1] Loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation.

[2] Voir : http://www.iew.be/IMG/pdf/180416_evaluation_agrocarburants_belgique_-_huile_de_palme.pdf

[3] Texte de la nouvelle directive : https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001&from=EN

En outre, **alors que l'obligation pour les états en 2020 est d'atteindre minimum 10% d'énergie renouvelable dans les transports, cette obligation tombe à 0% au 1e janvier 2021, pour remonter ensuite progressivement jusqu'à 7% en 2030[4]. Cette obligation de 7% ne pourra pas être atteinte à partir d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires**, mais à partir d'autres sources énergétiques (électricité renouvelable, agrocarburants dits « avancés », etc.).

Cependant, les agrocarburants issus de matières premières alimentaires pourront continuer à être utilisés par les états qui le décident, dans un cadre limité : une contribution qui ne peut jamais excéder 7% de l'énergie renouvelable des transports, et pour laquelle sera, en outre, mis en place entre 2023 et 2030 un phasing-out progressif des agrocarburants à haut impact climatique (high ILUC). **Les biodiesels de palme et de soja sont dans le viseur, mais c'est le 1e février 2019 que la Commission européenne doit annoncer la méthodologie retenue pour définir clairement ces agrocarburants à haut impact climatiques**.



A partir du 1e janvier 2021, l'obligation d'énergie renouvelable dans les transports tombe à 0% (contre 10% en 2020). Elle remonte ensuite progressivement jusqu'à 7% en 2030.

Notons encore que les agrocarburants dits « avancés » (issus de matières premières très spécifiques, comme des résidus de bois) devront atteindre une contribution minimale nominale de 3,5% de l'énergie renouvelable des transports en 2030. La première année où ils seront obligatoires est 2022, où ils devront atteindre une contribution minimale nominale de 0,2% de l'énergie renouvelable des transports. Cependant, au vu de leur très faible disponibilité, le législateur européen a prévu que ces

[4] L'objectif de 14% d'énergie renouvelable dans les transports n'est pas une obligation pour les états qui choisissent de réaliser moins de 7% d'agrocarburants issus de matières premières alimentaires en 2030.
Voir également : *"EU ends target for food-based biofuels and phases out palm oil in cars only in 2030"*, June 2018, Transport & Environnement
https://www.transportenvironment.org/press/eu-ends-target-food-based-biofuels-and-phases-out-palm-oil-cars-only-2030

agrocarburants bénéficieront d'un double comptage. **En termes réels, la contribution obligatoire de ces agrocarburants « avancés » en 2030 se monte donc à 1,75% de l'énergie des transports. Hormis cet objectif, la législation européenne ne prévoit aucune obligation spécifique concernant des agrocarburants après 2020[5].**

Dans son **draft de Plan National Energie Climat 2030 (PNEC)**, soumis fin 2018 à la Commission européenne, la Belgique prévoit une contribution maximale des agrocarburants issus de matières premières alimentaires, soit 7% sur toute la période 2021-2030, et une contribution des agrocarburants « avancés » qui devraient atteindre 7% également en 2030 (en termes réels). **Au total, 14% de l'énergie des transports seraient issus des agrocarburants en Belgique en 2030, contre 5,5% en 2017**.

Cet objectif belge de 14% d'agrocarburants est huit fois supérieur à l'obligation européenne concernant les agrocarburants en 2030, et qui s'élève à 1,75% d'agrocarburants « avancés » (en termes réels). Il a été, selon la presse, accepté au niveau fédéral suite aux pressions politiques de la Flandre[6]. Plus l'objectif fédéral d'incorporation d'agrocarburants est important, moins les régions doivent faire d'efforts par ailleurs pour rendre la mobilité durable.

// A côté de l'huile de palme, de plus en plus d'huile de soja dans nos moteurs

Les chiffres préliminaires[7] concernant la mise sur le marché national d'agrocarburants en 2018 montrent **une forte croissance du recours à l'huile de soja dans le diesel vendu en Belgique : par rapport à 2017, l'usage de cette huile est décuplé pour atteindre 127.000 m3.**

Ceci correspond à une moyenne de **11 litres d'huile de soja pour chaque Belge**, brulée dans les moteurs automobiles. Dans le même temps, l'huile de palme, également fortement décriée pour les conséquences environnementales néfastes qu'elle a sur le climat et la biodiversité, a continué à être mélangée au carburant automobile, même si les chiffres partiels laissent augurer d'une certaine diminution. Les quelques 26.000 m3 d'huile de palme ainsi consommés dans les moteurs en 2018, représentent **2,5 litres d'huile de palme par Belge**.

A titre de comparaison, les importations nettes belges d'huile de soja pour les applications alimentaires s'élevaient à environ 80.000 m3 en 2014[8]. Les pays principaux producteurs-exportateurs mondiaux d'huile de soja sont le Brésil, les Etats-Unis, l'Argentine et le Paraguay. Ces pays sont également les principales sources pour les importations belges, souvent via les Pays-Bas.

Au niveau européen, les importations de biodiesel de soja argentin sont en augmentation en 2018, notamment suite à la levée en septembre des barrières tarifaires européennes visant ce produit[9].

---

[5] Même si les agrocarburants avancés continuent à faire partie des options possibles (à côté de l'électricité notamment) pour atteindre l'obligation de minimum 7% d'énergie renouvelable dans les transports en 2030.

[6] Voir : https://plus.lesoir.be/196400/article/2018-12-19/le-plan-climat-belge-adopte-ce-mercredi

[7] Déclarations des vendeurs de carburants enregistrées par l'administration fédérale (SPF Environnement) au 31 décembre 2018. La déclaration obligatoire des lots d'agrocarburants mis sur le marché en Belgique en 2018 reste possible jusqu'au 31 janvier 2019. Les chiffres provisoires présentés dans ce document peuvent donc encore être revus à la hausse. Sur base de volumes des années antérieures, la proportion déclarée au 31 décembre 2018 peut être estimée à environ 80 à 90% du total final attendu pour l'année 2018.

[8] Soit 75.000 tonnes, selon le rapport *« Soy use in Belgium »*, réalisé en 2016 par Profundo pour le WWF-Belgique www.csa-be.org/IMG/pdf/soy_use_in_belgium_wwf.pdf

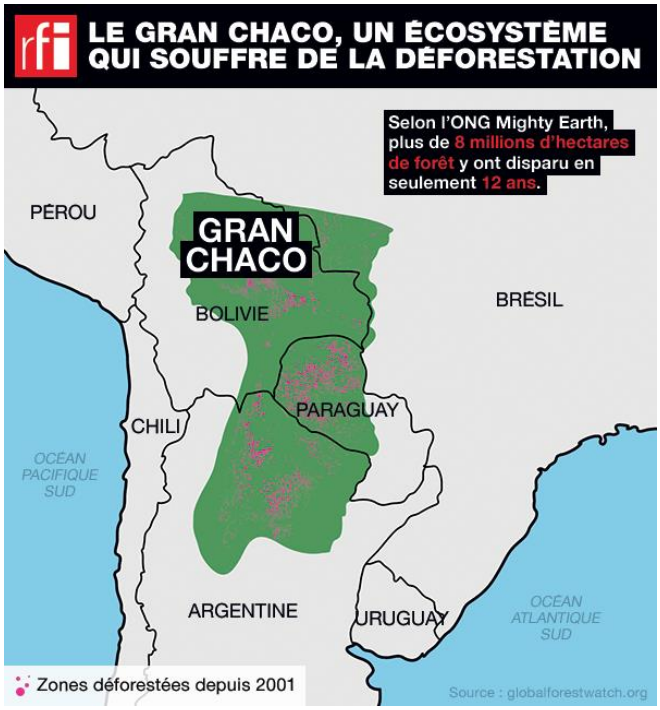
[9] Voir : https://www.euractiv.fr/section/agriculture-alimentation/news/lindustrie-europeenne-contre-attaque-face-au-biodiesel-argentin/?_ga=2.23238265.295370720.1547802579-806861610.1542196909

// De lourdes conséquences environnementales et sociales

Comme pour l'huile de palme[10], l'augmentation de la production mondiale de soja a des conséquences environnementales et sociales désastreuses dans certains pays du Sud. Un récent rapport conjoint[11] des ONGs Mighty Earth, Rainforest Foundation Norway et FERN s'est penché sur les impacts du développement de la culture du soja dans le Gran Chaco, un immense écosystème forestier très riche en biodiversité, second en taille en Amérique Latine après l'Amazonie. Cette enquête de terrain, menée en Argentine et au Paraguay, a documenté des **cas concrets de déforestation, de violations des droits humains, de destruction des communautés traditionnelles, ou encore d'intoxications animales et humaines au glyphosate.**

Le rapport explique notamment que *« la production du soja ne cesse de repousser la frontière agricole en Amérique latine, un des points chauds de la déforestation dans le monde. De grandes entreprises de l'agroalimentaire comme les sociétés américaines Cargill et Bunge sont en train d'orchestrer la destruction d'anciens écosystèmes indigènes, entraînant avec eux la disparition de l'habitat d'une faune autochtone, pour laisser la place à des monocultures industrielles de soja. »*

« La plupart des fermes de soja dans les zones déboisées utilisent massivement du glyphosate, un herbicide vendu par Monsanto sous l'appellation Roundup. La Banque mondiale rapporte que l'utilisation de produits agrochimiques en Argentine a augmenté de 1 000 % ces vingt dernières années, en raison du passage au soja génétiquement modifié et résistant au glyphosate. »



Bulldozers au travail, Paraguay. Photo: Jim Wickens, Ecostorm

Défrichage récent à très grande échelle. Photo: Jim Wickens, Ecostorm

Illustrations issues du rapport « Avoidable Crisis » et de sa couverture presse par RFI[12].

---

[10] Voir notre précédent rapport : *« Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants : le cas de l'huile de palme »*, avril 2018
http://www.iew.be/IMG/pdf/180416_evaluation_agrocarburants_belgique_-_huile_de_palme.pdf

[11] *« Avoidable Crisis »*, Mighty Earth, Rainforest Foundation Norway et FERN, 2018
http://www.mightyearth.org/avoidablecrisis/

[12] Voir : http://www.rfi.fr/ameriques/20180326-soja-deforestation-amerique-sud-alimentation-ogm-mighty-earth

En septembre 2018, une mission de la Rapporteur spécial sur le droit à l'alimentation, Hilal Elver, en Argentine a également mis en évidence les impacts négatifs de l'expansion des cultures de soja sur les droits des peuples indigènes et la réalisation du droit à l'alimentation des communautés locales[13].

En ce qui concerne l'Amazonie brésilienne, un frein à la déforestation liée au soja avait pu être mis en place ces dernières années[14]. Cette situation pourrait cependant être rapidement remise en cause par le nouveau gouvernement brésilien[15].

En termes de superficie, la production des 127.000 m3 d'huile de soja utilisée dans les carburants automobiles belges nécessite 85.000 ha environ[16], soit plus de 5 fois la superficie de la Région Bruxelloise. Cet impact surfacique important mène à craindre que la politique belge d'incorporation d'agrocarburants soit, de près ou de loin[17], liée à la déforestation et autres conséquences néfastes de l'accroissement mondial de la demande en soja.

Le lien entre agrocarburants à base d'huile de soja et déforestation est mis en évidence dans le cas de la France par deux rapports récents sur la déforestation importée, par WWF[18] et Envol Vert[19].

// Des biodiesels qui augmentent les émissions de gaz à effet de serre du transport au lieu de les réduire

Les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des agrocarburants sur l'ensemble du cycle de vie ont été compilés dans une étude de l'ONG Transport & Environnement[20], sur base des chiffres issus de l'étude la plus récente et complète commanditée par la Commission européenne sur le sujet[21].

Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour le biodiesel d'huile de palme sont de 285 gCO2eq/MJ, ce qui correspond au triple (303%) des émissions du combustible fossile de référence. Pour le biodiesel

---

[13] Preliminary Observations Special Rapporteur on the right to food, Hilal Ever, on her mission to the Argentina 12-21 September 2018. End of mission statement.
https://www.ohchr.org/EN/NewsEvents/Pages/DisplayNews.aspx?NewsID=23590&LangID=E

[14] Voir : https://www.greenpeace.fr/amazonie-arret-de-la-deforestation-liee-aux-plantations-de-soja/

[15] Voir : https://edition.cnn.com/2019/01/05/americas/bolsonaro-amazon-global-warming/index.html

[16] En considérant un rendement de 0,5 m3 d'huile de soja à l'hectare, la superficie cultivée est de 254.000 ha. Cependant, l'huile de soja est nécessairement produite avec du tourteau de soja ; la première représentant grosso modo 1/3 de la valeur de production à l'hectare et le second les 2/3 restants. Nous considérons donc ici seulement le tiers de la superficie totale cultivée en soja, soit 85.000 ha, comme impact surfacique 100% « attribuable » à l'huile de soja.

[17] Les agrocarburants utilisés en Europe doivent remplir des critères de durabilité, sensés exclure les matières premières directement issues de zones défrichées. Rien ne permet cependant de prévenir les jeux de vases communicants : si la demande de soja préexistante n'est plus satisfaite par une zone de culture historique, du fait que cette zone approvisionne désormais la nouvelle demande pour les agrocarburants, le report de cette demande préexistante peut se porter sur de nouvelles zones et pousser à la déforestation.

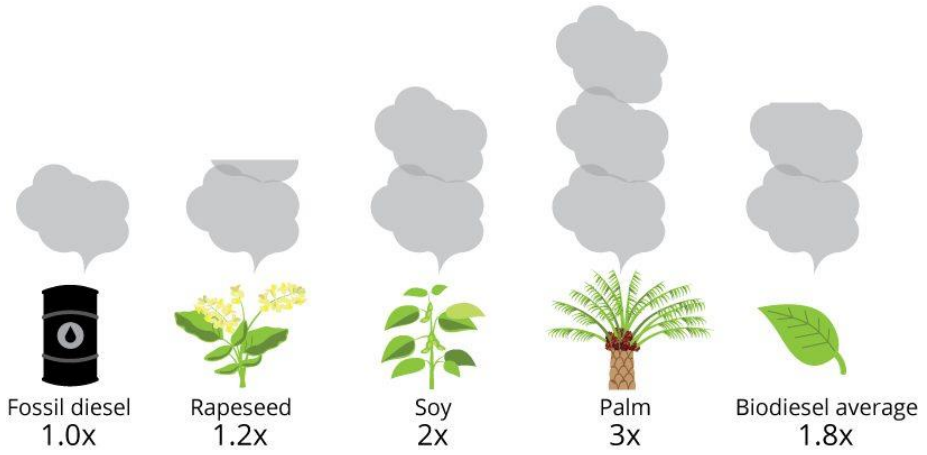
[18] *« Synthèse – Déforestation importée : arrêtons de scier la branche ! »*, WWF, 2018
https://www.wwf.fr/sites/default/files/doc-2018-11/20181107_Rapport_Synthe%CC%80se_De%CC%81forestation_Importe%CC%81e_France_WWF-min.pdf

[19] *« L'empreinte forêt des français »*, Envol Vert, 2018
http://envol-vert.org/wp-content/uploads/2018/11/Envol_Vert_Rapport_Empreinte_Foret_Final.pdf

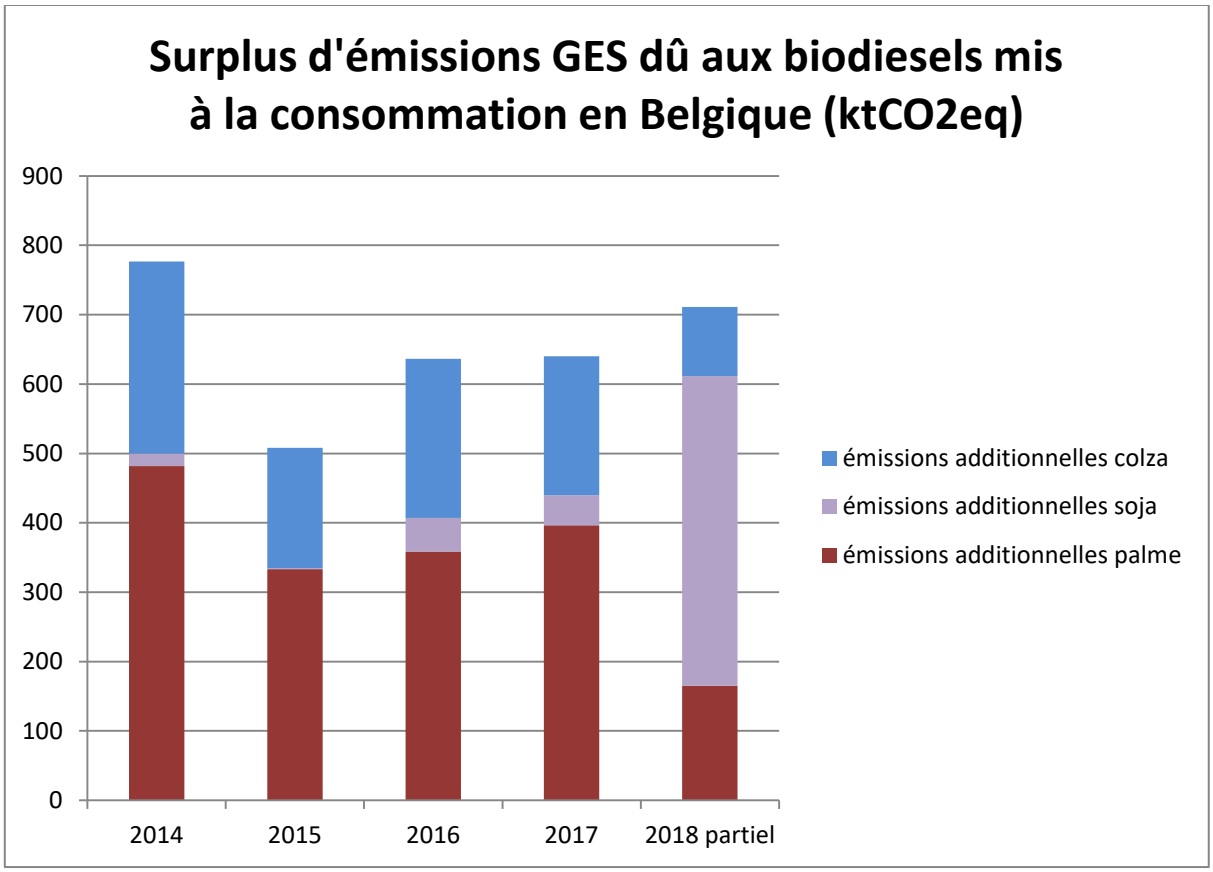
[20] *Globiom: the basis for biofuel policy post-2020 (April 2016)*
https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf

[21] Ecofys, IIASA et E4tech, *The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impact*, 2015

d'huile de soja, les émissions sont de 200 gCO2eq/MJ, ce qui correspond à plus du double (213%) des émissions du combustible fossile de référence. Le biodiesel de colza mène à des émissions de 111 gCO2eq/MJ, soit 118% des émissions du combustible fossile de référence.



Sur base de ces facteurs d'émission et des chiffres provisoires de mise à la consommation repris en annexe, les émissions supplémentaires liées au remplacement du diesel fossile par des biodiesels encore plus émetteurs peuvent être estimées : **le surplus d'émissions de gaz à effet de serre causé par les biodiesels mis à la consommation en Belgique peut être estimé à minimum[22] 711 ktCO2eq en 2018. Ceci correspond aux émissions de l'ensemble du secteur des transports belge pendant 10 jours.** Les données indiquent par ailleurs une tendance à la hausse de ce surplus d'émissions entre 2015 et 2018.



[22] Les chiffres de mise en consommation pour 2018 sont partiels, des lots supplémentaires de biodiesels peuvent encore être déclarés.

// Recommandations

L'usage des huiles de palme et de soja comme matières premières pour la production de biodiesel est une conséquence de la législation actuelle visant à stimuler l'usage des agrocarburants. Cet usage a un impact négatif particulièrement marqué sur le climat.

Par ailleurs, d'autres impacts sociaux et environnementaux négatifs sont liés à la production d'huile de palme et de soja, et sont exacerbés par l'augmentation de la demande mondiale d'huile végétale ces dernières années : violations de droits humains, expulsions de populations locales et accaparements de terres, impacts potentiels sur les marchés alimentaires, déforestation et perte de biodiversité, dégradation des écosystèmes nourriciers. Bien souvent, les mécanismes de certification volontaires mis en place ne parviennent pas à enrayer les multiples abus sur le terrain[23].

Le résultat de l'usage des biodiesels de palme, de soja et de colza en Belgique est en contradiction directe avec l'objectif politique affiché de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Au contraire, il empire l'impact réel de ce secteur.

En conséquence, les auteurs de cette analyse appellent :

- **La Commission européenne à adopter ce 1e février 2019 une méthodologie robuste pour avoir, au niveau européen, un phasing-out des biodiesels à haut impact climatique (high ILUC), en particulier les biodiesels de palme et de soja.**
- **Les autorités belges à revoir totalement leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Energie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains. Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés, et les agrocarburants « avancés » faire l'objet d'une approche réaliste et prudente.**
- **Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement la réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, etc.).**

Ceci doit notamment permettre de mettre en œuvre les recommandations formulées dans un avis conjoint par le Conseil Fédéral du Développement Durable, le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation, qui demandent l'élimination de l'usage des biodiesels de palme, soja et colza en lien avec leur impact climatique néfaste[24].

---

[23] *Le mythe de l'huile de palme 100% durable - Les limites des initiatives volontaires* (5 février 2018) https://www.cncd.be/huile-palme

[24] *Avis sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable*, 2018a01, §§ [6] et [4]
http://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a01f.pdf
Extraits : *« les organes d'avis posent des questions au sujet de la mise sur le marché belge d'alternatives aux carburants fossiles qui, pour certaines, émettent, sur leur cycle de vie complet, plus de G.E.S. que le carburant fossile remplacé. Ils constatent que cela reste possible actuellement dans le cadre légal existant et recommandent que les autorités européennes et belges restreignent et éliminent l'usage de ces alternatives problématiques. »*
« Les organes d'avis (…) insistent sur l'urgence d'une politique coordonnée et cohérente au niveau de la durabilité, ciblant prioritairement la maîtrise de la demande et le report modal vers les alternatives à la voiture individuelle et au transport routier. »

// Annexe

Quantités de biocarburant mis à la consommation en Belgique entre 2014 et 2018[25]

	2014	2015	2016	2017	*2018 (partiel[26])*
Huile de colza	494 250,4	309 905,4	409 633,9	357 167,7	*177 417*
Huile de palme	76 233,6	52 726,5	56 760,3	62 750,6	*26 150*
Huile de soja	5 071,4	397,4	13 749,9	12 307,4	*127 101*
Autre (huile de tournesol, huiles animales/végétales, huiles usagées	20 811,9	10 892,5	17 961,2	5 752,2	*15 639*
Total	596 367,3	373 921,8	498 105,3	437 977,9	*346 307*

Tableau 1. Quantité de biodiesel (m^3)

	2014	2015	2016	2017	*2018 (partiel[25])*
Froment	32 149,2	33 773,1	54 247,2	73 443,9	*55 879*
Maïs	20 058	18 255,9	22 720	46 049	*41 446*
Betterave	17 079	20 752,3	7 307,3	6 873,8	*9 424*
Autre (canne à sucre, triticale, seigle, amidon)	3 342,2	2 678,7	997,8	1 613,8	*7 852*
Total	72 628,4	75 460	85 272,3	127 980,5	*114 601*

Tableau 2. Quantité de bioéthanol (m^3)

[25] Données : SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.

[26] Déclarations des vendeurs de carburants enregistrées par l'administration fédérale (SPF Environnement) au 31 décembre 2018. La déclaration obligatoire des lots d'agrocarburants mis sur le marché en Belgique en 2018 reste possible jusqu'au 31 janvier 2019. Les chiffres provisoires présentés dans ce document peuvent donc encore être revus à la hausse. Sur base de volumes des années antérieures, la proportion déclarée au 31 décembre 2018 peut être estimée à environ 80 à 90% du total final attendu pour l'année 2018.