

# Contribution d'Ufip Énergies et Mobilités à la Consultation sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC)

10 juin 2025

Ufip EM salue et soutient dans ses grandes lignes la trajectoire de décarbonation envisagée dans le nouveau dispositif d'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants (IRICC).

Pour rappel, ce dispositif a vocation à **transposer plusieurs réglementations européennes**, notamment la 3e Directive sur les Energies Renouvelables (RED-3). Affichant une vision à long terme inscrite dans la loi, avec des objectifs progressifs à l'horizon de 10 ans, **l'IRICC introduit des objectifs de réduction de GES soutenant le développement des énergies et biocarburants les plus performants en abattement de CO2.**

Des objectifs en contenu énergétique par filières sont également maintenus, avec différents mandats alignés sur ceux de la RED-3 en 2030, ce qui est également un point de satisfaction. Le niveau des pénalités fixées permet d'encourager les décisions d'investissement dans des projets de production de carburants liquides bas carbone, et aussi d'hydrogène renouvelable et bas carbone. Enfin, le projet de gestion dématérialisée des déclarations dans la plateforme CarbuRe répond à une attente régulièrement exprimée.

Toutefois, Ufip EM émet des réserves sur différents points :

- Le nouveau dispositif impose pour la fabrication de biocarburants **des limitations sur les matières premières allant au-delà de la directive Européenne RED3** ; alors que le recours aux biocarburants contribue à l'accélération de la décarbonation parallèlement à l'électrification des usages.
- **L'intégration dans l'IRICC des secteurs du maritime et de l'aviation pourrait conduire à des distorsions de compétitivité intra-européenne**, en cas de transposition différente par d'autres états membres.  
Le risque est d'autant plus grand dans le maritime pour les producteurs et distributeurs Français de carburants que leurs clients armateurs internationaux sont eux soumis à la réglementation FuelEU Maritime dont les périmètres et les règles du jeu diffèrent de celles proposées dans l'IRICC.
- **Les hypothèses de base détaillées sur les évolutions des consommations en TWh n'ont pas été communiquées.** Il est donc très difficile pour les acteurs consultés de reconstituer dans les documents de la consultation les nombreuses trajectoires de décarbonation exprimées en pourcentage et d'analyser les impacts potentiels dans le cas où les trajectoires réelles s'en écarteraient.

## 1) Observations d'Ufip EM sur la trajectoire d'objectifs de réduction d'intensité carbone et les trajectoires d'usage d'énergie renouvelable dans certaines filières de carburant ?

Ufip EM salue la prise en compte dans les trajectoires proposées des caractéristiques suivantes qu'elle souhaitait voir y figurer :

- **Une visibilité de la progression des objectifs** sur une période d'au moins 10 ans inscrite dans la loi ;
- **L'introduction d'objectifs en réduction de GES** qui favorise la neutralité technologique et le rétablissement de l'attractivité du marché Français pour les énergies renouvelables et les biocarburants les plus performants en abattement de CO<sub>2</sub> ;
- **Des objectifs 2030 alignés sur la RED3** (14,5% de réduction de l'intensité carbone sur l'ensemble du transport en 2030.)

Ufip EM apprécie la possibilité de pouvoir ajuster le dispositif en procédant par arrêtés pour tenir compte des évolutions réelles de la demande en énergie dans les transports.

**Toutefois afin de préserver la visibilité à long terme, Ufip EM demande qu'une concertation avec les acteurs soit prévue et organisée avant toute modification des sous-objectifs.**

En ce qui concerne la méthode de consultation, Ufip EM réitère également un certain nombre de réserves déjà exprimées en septembre 2023 :

- Les documents de la consultation fournissent de nombreuses trajectoires exprimées en % (Figure 5, Objectifs GES et ENR ; Figure 6, Plafonds et sous-objectifs ; Figure 8, Objectif GES par leviers ; Figure 9, Objectifs GES par leviers hors électricité et H<sub>2</sub> renouvelable et bas carbone) **avec des périmètres changeants** (comme par exemple entre la Figure 8 et la Figure 9).

Ne disposant pas, malgré nos demandes, des hypothèses de base en valeur absolue (Evolution détaillée des consommations en TWh par exemple), il nous est difficile de reconstituer ces trajectoires, de les analyser en détail et de formuler des propositions plus chiffrées, plus ciblées et plus étayées.

- Ufip EM aurait souhaité en particulier **pouvoir analyser l'impact d'un écart des consommations en TWh par rapport à ces hypothèses**, notamment dans le cas d'une électrification des parcs de véhicules moins rapide et évaluer si les quantités de biocarburants supplémentaires nécessaires pour conserver les objectifs de réduction de GES en valeur absolue seraient mobilisables, compte tenu des nouvelles contraintes sur les matières premières (Graisse animale C3)

## 2) L'application d'objectifs dédiés à certaines filières paraît-il devoir être modifié ? Auquel cas, comment et pourquoi ?

Ufip EM constate que les sous-objectifs spécifiques proposés imposent des contraintes croissantes sur les matières premières utilisables pour la production de biocarburants. Le mécanisme de l'IRICC introduit notamment un plafond sur l'utilisation des graisses animales C3.

Or, nous rappelons que depuis 2020 dans le cadre de la TIRUERT, nos adhérents commercialisent des volumes de biocarburants en forte progression dans tous les secteurs utilisant des engins et des véhicules lourds (Engins de travaux publics, engins agricoles, locomotives, poids-lourds, dameuses, etc...) pour lesquels l'électrification prendra du temps.

Cette progression constante de l'utilisation des biocarburants est liée au fait que les entreprises consommatrices apprécient cette solution de décarbonation disponible immédiatement, abordable, ne nécessitant ni coûts d'adaptation des infrastructures ni changement de matériel et permettant de décarboner dans l'attente de solutions d'électrification adaptées et matures.

Nous constatons donc sur le terrain tous les jours que les biocarburants contribuent à accélérer la décarbonation parallèlement à la progression de l'électrification des usages.

Nous sommes de plus convaincus que le recours aux biocarburants est aussi un moyen flexible de compenser en partie sur le plan des émissions de GES une éventuelle électrification des usages moins rapide que prévue.

**C'est pourquoi Ufip EM demande la suppression dans le mécanisme de l'IRICC de toutes les limitations en matières premières non prévues dans la directive RED3 et en particulier la suppression du plafond sur l'utilisation des graisses animales C3 et du tallol.**

La suppression de ces plafonds permettrait aussi de simplifier la compréhension, la mise en œuvre et le suivi du mécanisme.

## 3) Comment le secteur de l'aviation doit-il interagir avec le mécanisme ?

L'intégration de RefuelEU Aviation telle que proposée peut potentiellement créer une spécificité française avec un risque de distorsion de compétitivité intra-européenne.

## 4) Comment le secteur du maritime doit-il interagir avec le mécanisme ?

Ufip EM maintient sa position concernant l'intégration du secteur maritime dans l'IRICC : Cela constitue un risque majeur pour les producteurs de fuels de soutes et les avitailleurs français du fait de la coexistence compliquée avec la réglementation FuelEU Maritime.

Les mécanismes et les périmètres de l'IRICC et de FuelEU Maritime sont trop différents :

- Les obligés de FuelEU Maritime sont les armateurs et non les fournisseurs de carburants metteurs à la consommation ;
- Les périmètres géographiques ne sont pas les mêmes ;
- Les solutions éligibles de décarbonation ne sont pas les mêmes.

Les obligations FuelEU Maritime des armateurs n'étant pas le miroir des obligations IRICC des metteurs à la consommation, les acteurs Français auraient des difficultés à valoriser le contenu carbone imposé de leurs produits face à des armateurs pouvant s'approvisionner ailleurs à des conditions différentes.

### **5) Le niveau des pénalités paraît-il correctement dimensionné ? Si non, pourquoi et quelles pénalités seraient plus adaptées ?**

Ufip EM considère que le niveau des pénalités envisagé semble comparable à celui des pays voisins.

Si les pénalités prévues dans l'IRICC ne devaient pas être déductibles de l'impôt sur les Sociétés comme actuellement dans la TIRUERT, cela reviendrait à rehausser le niveau des pénalités et à créer un problème d'attractivité pour le marché Français.

Ufip EM demande le maintien de la déductibilité des pénalités IRICC de l'impôt sur les Sociétés.

### **6) Observations relatives à l'architecture de ce mécanisme et des sous-objectifs en tant qu'incitation au déclenchement des investissements en faveur de la production de biocarburants avancés et de carburants de synthèse ? Doit-il être adapté pour répondre à cet objectif, tout en restant une fidèle transposition de la réglementation européenne ? Quelles mesures complémentaires seraient nécessaires ?**

Ufip EM considère que la trajectoire sur 10 ans va dans le bon sens pour encourager les décisions d'investissement dans des projets de production de carburants liquides bas carbone, notamment pour ceux de la filière hydrogène électrolytique.

Par contre, comme mentionné à la question 1, il faudra veiller à une stabilité suffisante des sous-objectifs qui sont modifiables par arrêtés et dont des changements inappropriés pourraient remettre en cause la viabilité de projets de production ou de sites en activité.

### **7) Observations sur les trajectoires d'usage de biocarburants avancés et d'hydrogène renouvelable ? Vous semble-t-il préférable d'opter pour un objectif de RFNBO de 1,5% en 2030, avec un objectif de biocarburants avancés de 1,55%, ou**

**plutôt un objectif de RFNBO de 0,8% et un objectif de biocarburants avancés de 2,25% ?**

**Rappel des objectifs fixés par la RED III à l'horizon 2030, pour la part cumulée des biocarburants avancés et des RFNBO dans l'énergie fournie au secteur des transports : au moins 2.75% en 2030, dont une part de RFNBO d'au moins 0.5% en 2030.**

Corrigées d'une part estimée de 0.3% de bioH2, les 2 options proposées s'inscrivent toutes deux dans l'atteinte de l'objectif cumulé de 2.75% de biocarburants avancés + RFNBO.

Les 2 options se différencient dans l'objectif de RFNBO à atteindre, soit en le minimisant à 0.5%, soit en dépassant largement la cible minimale européenne.

**Les propositions faites dans le texte soumis à consultation s'inscrivent entre ces 2 options, avec un objectif de RFNBO d'au moins 0,7% et un objectif de biocarburants avancés de 1.95%. Ces valeurs nous semblent être un bon compromis, affichant un soutien ambitieux mais raisonné à la filière RFNBO. De plus, la mise en place d'un objectif de 0.8% max en « H2 BC + bioH2 » (BC: Bas Carbone) permettra de renforcer l'essor et la rentabilité économique de la filière hydrogène électrolytique, de par la prise en compte d'une contribution de l'hydrogène Bas Carbone électrolytique à l'atteinte des objectifs de l'IRICC. Aussi la proposition retenue dans le texte soumis à consultation nous semble être la plus appropriée.**

Concernant l'atteinte du minima européen de 2.75% pour la part cumulée des biocarburants avancés et de RFNBO dans l'énergie fournie au secteur des transports, nous constatons que dans le texte soumis, on atteint seulement 2.65% (0.7% + 1.95%) avec les carburants routiers. La cible de 2.75% serait atteinte avec la prise en compte des objectifs de Refuel Aviation à l'horizon 2030 (min 1.2% RFNBO) et potentiellement d'objectifs en RFNBO dans le secteur maritime. Si toutefois les contributions de l'aviation et du maritime devaient être remises en cause, **nous recommandons d'ajuster à la hausse l'objectif en biocarburants avancés de 1.95% à 2.05%, pour garantir l'atteinte de l'objectif de 2.75% fixé par la RED-III, sans toucher à la cible en RFBNO.**

**8) Il est prévu que le nouveau mécanisme, dont la gestion sera entièrement dématérialisée, commence à s'appliquer en 2026. Anticipez-vous des difficultés ?**

**Ufip EM est très favorable à une dématérialisation du mécanisme dans CarbuRe.**

Ses adhérents sont cependant inquiets sur la mise en place car ils n'ont pas vu les prototypes et le détail des fonctionnalités dans CarbuRe. A noter que l'interfaçage avec l'UDB reste un point d'attention majeur.

**Il faut donc prévoir en concertation avec toutes les parties prenantes une gestion du changement importante à tous les niveaux (Echange en amont sur les évolutions**

prévues, démonstration des fonctionnalités, campagne d'information et de formation des utilisateurs, etc...)

**9) Outre l'énergie renouvelable appelée par les sous-objectifs sectoriels, n'importe quelle énergie renouvelable ou bas carbone pourra contribuer à l'objectif global de réduction d'intensité carbone. Cette fongibilité entre secteurs vous paraît-elle pertinente ? Si non, quelle fongibilité proposeriez-vous ?**

Ufip EM considère que cette fongibilité est en ligne avec le respect du principe de neutralité technologique entre les différentes solutions de décarbonation.

**10) Les gaz résiduels issus des procédés de raffinage sont aujourd'hui réinjectés comme combustibles dans le procédé de raffinage. La combustion de ces gaz entraîne l'émission de CO<sub>2</sub>. Une option envisageable pour décarboner ces gaz résiduels est de les craquer dans des vaporéformeurs pour séparer la partie combustible (alors sous forme de dihydrogène) de la partie gaz à effet de serre qui serait captée et stockée.**

**La partie combustible H<sub>2</sub>, sous réserve que la capture de CO<sub>2</sub> soit suffisante pour que l'hydrogène puisse être considéré comme bas-carbone, serait réutilisé dans le procédé de raffinage en remplacement des gaz résiduels. L'hydrogène ainsi utilisé devrait-il être intégré dans l'IRICC ? Dans quelles conditions ? A quelle échéance, cette introduction nécessitant une hausse de l'objectif global ?**

Ufip EM salue l'ouverture de cette réflexion et soutient l'intégration dans l'IRICC de mécanismes de décarbonation des raffineries, contribuant également à la réduction du contenu carbone des carburants.

Ufip EM soutient la possibilité de valorisation des gaz résiduels de raffinerie en charge de vaporéformeurs, afin de produire de l'hydrogène. Les émissions de GES associées à cette production d'hydrogène devront être captées et stockées, de manière suffisante pour que l'hydrogène ainsi produit puisse être considéré comme bas-carbone (selon la définition de l'article L811-1 du code de l'énergie). L'hydrogène ainsi produit serait utilisé, à minima, comme combustible dans le procédé de raffinage en remplacement des gaz résiduels. Cela permettrait une réduction de GES qui serait prise en compte dans la contribution à l'atteinte de l'objectif global de réduction de GES de l'IRICC.

La prise en compte de cette contribution à l'objectif global de réduction de GES pourrait se faire dans le cadre de la « part flexible » « d'énergie libre », au même titre que les bios avancés, l'H<sub>2</sub> renouvelable et bas carbone, ou l'électricité.

La mise en place d'un plafond de 0.8% de « H<sub>2</sub> BC + bioH<sub>2</sub> » éligible uniquement à « l'H<sub>2</sub> BC électrolytique et au bioH<sub>2</sub> » permettra de soutenir l'essor de la filière de



production d'hydrogène par électrolyse, en sécurisant la prise en compte d'une part d'H<sub>2</sub> BC électrolytique dans le dispositif IRICC. Cela permettra un facteur de charge plus élevé des électrolyseurs, renforçant ainsi leur rentabilité économique.

La production d'hydrogène à partir de gaz résiduels de raffinerie en charge de vaporéformeurs, avec capture et stockage des émissions de GES, est par ailleurs prévue par la Directive RED-III, dans le cadre de la prise en compte des carburants à base de carbone recyclé (RCF). Aussi, nous pensons que cette intégration dans l'IRICC est tout à fait pertinente. Nota : une clarification de l'article 29 de la Directive RED-III sur ce sujet serait souhaitable. A cette fin, **nous sollicitons l'aide de la DGEC et de la DGE pour œuvrer à la clarification de ce point, dans le cadre de leurs travaux dans les groupes de travail européens.**

Concernant la nécessité d'une hausse de l'objectif global, il nous semble prématuré de se positionner sur ce point à ce stade.

La décarbonation des gaz résiduels de raffinage (dont la production est fatale) afin de produire de l'hydrogène par vaporéformage et capture de GES associée est une solution de décarbonation des sites de raffinage. Ce n'est pas la seule, et d'autres solutions techniques doivent être mobilisées pour répondre aux objectifs de décarbonation du raffinage. Dans le respect de la neutralité technologique, les autres solutions doivent également pouvoir être soutenues par des dispositifs adaptés (IRICC ; grands projets de décarbonation industrielle...).

**C'est une condition déterminante pour pérenniser l'activité des sites existants et leur nécessaire transformation dans le cadre de la transition énergétique et climatique.** Flexibles, la production de ces sites sera ajustée aux besoins de la mobilité, tout en réduisant le contenu carbone des énergies proposées ; une part croissante de leur production pourra s'orienter progressivement vers des produits non énergétiques utilisés comme matières premières dans les sites de chimie et de pétrochimie.

**Ainsi, la pérennisation de ces sites est indispensable pour contribuer d'une part à la sécurité d'approvisionnement en énergie de la France et d'autre part, pour assurer leur rôle majeur dans la fourniture de matières premières aux industries chimiques et pétrochimiques.**

#### **Remarques complémentaires libres :**

**Ufip EM est favorable à la conservation de la validité des Certificats issus de la TIRUERT dans le mécanisme de l'IRICC sans limitations de durée comme c'est le cas avec la TIRUERT pour éviter des à-coups importants impactant l'offre et la demande sur le marché des biocarburants. Il en va de même pour la portabilité des Certificats IRICC d'une année sur l'autre.**

Dans l'article 5-2 Titre II de la proposition d'Arrêté, il est mentionné : "Les entrées de produit déjà incorporés en biocarburants sont justifiées au moyen d'une analyse physico-chimique annuelle effectuée pour chaque type de produits et chaque fournisseur. "

Il est entendu que dans le cas d'un co-traitement en raffinerie de l'Union Européenne, le cadre de l'acte délégué EU 2023/1640 du 5 juin 2023 de la Commission Européenne publié le 18 août 2023 s'impose pour les raffineries des états membres et donc que **l'analyse Carbone 14 annuelle justifiant le rendement de l'unité de production considérée justifiera en bilan massique l'entrée sur le territoire Français. »**

Laurent Bonnet

Coordonnateur Produits et Douane-Accises  
industrielles

Muriel Pignon

Transition énergétiques et plateformes