

Juin 2025

## Position UFE sur le projet de mécanisme incitant à la réduction de l'intensité carbone des carburants (IRICC)

L'UFE remercie la Direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) pour la présentation du projet de mécanisme d'Incitation à la Réduction de l'Intensité Carbone des Carburants (IRICC) visant à remplacer la Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans les Transports (dite TIRUERT). D'une manière générale, l'UFE est plutôt en phase avec le nouveau mécanisme envisagé et les objectifs de réduction d'intensité carbone proposés à l'horizon 2035. **Il a été particulièrement apprécié la volonté de proposer un mécanisme offrant de la visibilité avec une trajectoire pluriannuelle jusqu'en 2035.**

Cependant, bien que ce choix relève de la directive européenne sur les énergies renouvelables (RED3), **l'UFE déplore toujours que l'électricité renouvelable ne contribue pas directement à l'objectif de 29 % d'énergie renouvelable dans la consommation finale d'énergie pour le transport** et donc l'absence d'objectif garantissant un usage minimal d'électricité renouvelable dans le projet d'arrêté susmentionné. En l'état actuel, l'électricité, pourtant décarbonée à plus de 90 %, n'est considérée que comme une variable d'ajustement pour atteindre l'objectif global de réduction de GES et ne dispose d'aucun sous-objectif (vectoriel ou sectoriel) contrairement aux autres carburants alternatifs.

L'UFE considère qu'il est nécessaire d'accélérer la décarbonation du secteur du transport, notamment à travers un tel mécanisme, en préservant une neutralité technologique afin de laisser émerger les solutions les plus efficaces.

### **1) Avez-vous des observations sur la trajectoire d'objectifs de réduction d'intensité carbone et les trajectoires d'usage d'énergie renouvelable dans certaines filières de carburant ?**

L'objectif global de réduction de GES pour la période 2026-2028 sera probablement satisfait par la réalisation des seuls mandats d'incorporation de biocarburants, ce qui ne permettra pas la valorisation des crédits générés par les IRVE. **L'UFE suggère de rehausser les objectifs de réduction de GES pour la période 2026-2028 afin d'accélérer la décarbonation des transports sans discriminer la filière de la mobilité électrique batterie.**

De plus, l'UFE s'interroge sur la non-prise en compte à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030 des quantités d'énergie issue de l'hydrogène bas carbone produit par électrolyse, au-delà du seuil de 0,8 % de la quantité d'énergie contenue dans les carburants (mentionné au 7° de l'article 2 bis du projet d'arrêté). **Selon l'UFE, cela ne s'inscrit pas dans la continuité de la Stratégie nationale de l'hydrogène décarboné révisée en 2025 qui considère l'hydrogène électrolytique décarboné dans son ensemble, sans distinction du caractère renouvelable ou bas-carbone.**

**La trajectoire proposée pour le vecteur hydrogène renouvelable ou bas carbone nous semble en deçà des objectifs fixés dans la stratégies nationale hydrogène (SNH) si l'on considère que l'IRICC adresse 50 % des besoins (soit environ 1 GW d'électrolyse pour 2030 pour l'IRICC contre 2,2 GW pour la SNH).**

En outre, comme mentionné lors du webinaire du 20 mai, l'ouverture des quotas, déjà sous-dimensionnés, à l'hydrogène bas carbone produit à partir d'énergies fossiles est une source d'inquiétude pour l'UFE car elle fragilise le déploiement de capacités d'électrolyse pour une production nationale à partir d'une électricité très largement décarbonée.

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

La mobilité électrique batterie est la seule filière à ne pas bénéficier de sous-objectifs (sectorielles ou vectorielles) pour garantir la valorisation des crédits générés par les IRVE indépendamment des autres carburants alternatifs. En effet, le mécanisme proposé n'offre aux IRVE qu'un rôle de variable d'ajustement pour atteindre l'objectif global de réduction de GES une fois que les sous-objectifs sectoriels et vectoriels ont été remplis.

Afin de respecter la volonté de neutralité technologique mise en avant pour la structuration du mécanisme, **l'UFE suggère la définition de sous-objectifs, vectoriels ou sectoriels** (voir questions 3 et 4) pour **les IRVE** dans l'optique de ne pas cantonner la mobilité électrique batterie à un rôle de variable d'ajustement dépendant des autres carburants.

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

Comme mentionné précédemment, l'UFE déplore la non-prise en compte de l'électricité d'origine renouvelable comme « carburant alternatif » dans le secteur de l'aviation, l'électricité d'origine renouvelable étant uniquement considérée pour les véhicules routiers (voir 9° de l'article 1<sup>er</sup> du projet d'arrêté).

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

Comme mentionné précédemment, l'UFE déplore la non-prise en compte de l'électricité d'origine renouvelable comme « carburant » dans le secteur du maritime, l'électricité d'origine renouvelable étant uniquement considérée pour les véhicules routiers (voir 9° de l'article 1<sup>er</sup> du projet d'arrêté).

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

Bien que le montant des pénalités en cas de manquement serait fixé par la loi, il a toutefois été fait mention lors du webinaire du 20 mai d'une estimation de la valorisation possible des crédits des IRVES à environ 200€/MWh pour l'IRICC. Or, le mécanisme de la TIRUERT actuellement en vigueur valorise l'électricité à environ 600€/MWh (car bénéficiant d'un coefficient multiplicatif de 4).

Ainsi, la hausse de la pénalité en GES et/ou la création d'une cible dédiée aux IRVE (voir question 2) permettrait de pallier cette dévaluation.

**6) Avez-vous des 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 ? Vous semble-t-il devoir être adapté pour répondre à cet objectif, tout en restant une fidèle transposition de la réglementation européenne ? Quelles mesures complémentaires vous paraissent nécessaires ?**

L'UFE ne se prononce pas.

**7) Quelles sont vos 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 2,22% ?**

L'UFE ne se prononce pas.

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

L'UFE préconise de prolonger la validité des crédits générés sous l'actuelle TIRUERT pour une durée maximale de 12 mois à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 (voir Article L. 296-4 du code de l'énergie de la nouvelle proposition de dispositions législatives). Cette prolongation peut d'autant plus se justifier si du retard est pris dans la mise en place de la plateforme dématérialisée « CarbuRe ».

**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 ?**

L'UFE considère qu'il est essentiel de maintenir cette fongibilité entre secteurs pour l'atteinte de l'objectif global de réduction d'intensité carbone, en cohérence avec le principe de neutralité technologique visant à favoriser les solutions les plus efficaces pour atteindre l'objectif de lutte contre le changement climatique. Cette fongibilité permet surtout de considérer la contribution de l'électricité renouvelable dans la réduction de l'intensité carbone du secteur du transport (routier principalement).

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 CO2. Une option envisageable pour décarboner ces gaz résiduels est de les craquer dans des vaporisateurs 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 H2, sous réserve que la capture de CO2 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 ?

L'UFE ne se prononce pas.

11) Comment suggérez-vous d'éventuellement adapter le mécanisme, et les objectifs, dans les départements et régions d'Outre-Mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion, Mayotte, le cas échéant en distinguant certains d'entre eux à des caractéristiques spécifiques) ?

Actuellement, les départements et régions d'Outre-Mer ne sont pas concernés par la TIRUERT alors qu'ils présentent de fortes spécificités en termes d'infrastructures, de transport et d'environnement / climat nécessitant un soutien particulier à la décarbonation. Afin de favoriser l'émergence de solutions décarbonées dans ces zones non interconnectées au réseau métropolitain continental (ZNI), l'UFE préconise d'appliquer un coefficient multiplicateur (par exemple x2) sur les émissions de GES évitées. Ce coefficient multiplicateur devra être identique quel que soit le carburant considéré pour respecter le principe de neutralité technologique.

12) Remarques complémentaires libres.

***Remarque 1 portant sur les infrastructures de recharge éligibles pour l'électricité renouvelable :***

Au 9° de l'article 1<sup>er</sup>, il est mentionné que les produits éligibles s'entendent « [...] des quantités d'électricité d'origine renouvelable utilisées pour l'alimentation [...] de véhicules routiers au moyen d'infrastructures de recharge ouvertes au public ».

L'UFE déplore la non-prise en compte de l'électricité d'origine renouvelable au moyen d'infrastructures de recharges privées. Cette disposition réduit le parc d'infrastructures de recharges éligibles à l'IRICC en excluant de facto les infrastructures de recharge en entreprise (plus de 900 000 PdC soit 38 % du parc au 1<sup>er</sup> trimestre 2025<sup>1</sup>), et en résidentiels individuel (plus de 1,3 millions de PdC, soit 55 %) et collectif (35 072 immeubles ayant validés le déploiement d'IRVE dont 11 465 immeubles équipés de 30 303 PdC au 1<sup>er</sup> trimestre 2025<sup>2</sup>). Or, avec l'instauration de la loi LOM, la recharge en entreprise couplée à l'électrification des flottes de véhicules est amenée à croître dans les prochaines années. En outre, 90 % des usagers de véhicules électriques et hybrides rechargeables se branchent à leur domicile ou sur le lieu de leur entreprise.

Ainsi, l'UFE estime que considérer uniquement les infrastructures de recharge ouvertes au public

---

<sup>1</sup> Enedis, <https://data.enedis.fr/pages/points-de-charge/>

<sup>2</sup> Avere France, Baromètre des infrastructures de recharge en résidentiel collectif, T1 2025

(160 000 PdC et 7 % du total au 1<sup>er</sup> trimestre 2025) n'est pas représentatif de l'usage de l'électricité renouvelable dans le transport routier et amenuise l'apport de l'électricité dans la réduction de l'intensité carbone des carburants.

**Remarque 2 portant sur la baisse de certificats générés à partir d'électricité renouvelable en 2031 :**

Le dossier de consultation mentionne une baisse conséquente des certificats générés par l'électricité des bornes de recharges publiques pour véhicules légers à partir de 2031. Tout d'abord, aucune mention de cette évolution à la baisse n'est mentionnée dans le projet d'arrêté susmentionné. De plus, l'UFE s'interroge sur l'argumentaire justifiant de cette décote ainsi que les raisons qui ont permis de statuer sur une application en 2031. **La définition d'objectifs d'électrification couplés à des coefficients de modulation permettrait de réguler les volumes et les prix des crédits générés par les IRVE tout en s'inscrivant dans une cohérence avec les objectifs nationaux (SNBC, PPE3).**

En outre, cette évolution méthodologique est en contradiction avec la volonté de mettre en place un mécanisme respectant la neutralité technologique et favorisant les solutions les plus efficaces. En effet, la solution électrique batterie, lorsqu'elle existe, reste la solution la plus efficace pour réduire la dépendance aux énergies fossiles importées, la pollution de l'air et les nuisances sonores tout en offrant un rendement énergétique élevé.