

L'Iricc plus favorable aux biocarburants ? L'avis d'Étienne Valtel

« Dans sa construction actuelle, l'Iricc semble plus lisible pour les biocarburants que pour l'électrification. Mais ce n'est pas parce que les biocarburants "prennent la place" de l'électrique. C'est surtout parce que le dispositif hérite d'une logique historique construite pour décarboner les carburants mis à la consommation, avec une architecture naturellement plus adaptée aux filières biocarburants. L'Iricc repose en effet sur une obligation portée par les distributeurs de carburants, avec des objectifs de réduction d'intensité carbone et des sous-objectifs dédiés. Les biocarburants avancés et l'hydrogène renouvelable y trouvent une place directe dans la mécanique réglementaire, tandis que l'électricité est surtout valorisée via des certificats liés à la recharge, permettant une réduction de l'effort global. Pour autant, le vrai sujet n'est pas d'opposer les filières. Depuis l'entrée de l'électricité dans le dispositif Tiruert, les certificats électriques ont déjà constitué une alternative économique à l'incorporation de biocarburants. La question n'est donc pas de savoir qui empiète sur qui, mais comment construire un cadre suffisamment ambitieux pour permettre à toutes les solutions de décarbonation de monter en puissance ».



Étienne Valtel,
directeur général
d'Altens.

qui a investi 1,9 milliard d'euros pour doubler la capacité de sa bioraffinerie de Rotterdam, mais pas avant 2027. En outre, la politique européenne ne joue pas en faveur d'une large production de biocarburants. « Les capacités de production ont été freinées ces dernières années, notamment par un cadre législatif et réglementaire qui n'était pas assez incitatif pour pousser les industriels à investir dans leurs infrastructures », indique Julien Hérou. En conséquence, la hausse des prix pourrait freiner les investissements dans les biocarburants, au profit de véhicules électriques, dont les récentes aides financières annoncées par l'État (100 000 euros par tracteur) pourraient peser dans la balance. ➔

à la légère hausse des volumes distribués en 2025.

UN MARCHÉ 2026 PLUS COMPLEXE

Les perspectives pour 2026 s'avèrent très incertaines, le conflit au Moyen-Orient ayant rebattu les cartes. D'un

côté, la forte hausse du prix du pétrole impacte celui des biocarburants, même si ceux-ci sont produits localement à base de colza, d'huiles retraitées ou de méthanisation, en raison de leur indexation sur le gazole. À cela s'ajoute une demande parfois supérieure à

l'offre, qui peut engendrer une hausse des prix. C'est par exemple le cas concernant le HVO. « Nous estimons que la consommation de HVO va baisser cette année, en raison d'un marché compliqué et de prix qui augmentent fortement. C'est en partie lié à un

changement de réglementation en Allemagne, où la demande a beaucoup augmenté, alors qu'en face, la capacité de production n'est pas suffisante », commente Étienne Valtel. La situation devrait s'améliorer, sous l'impulsion du principal fabricant, Neste,

ECOVRAC

F - LOUDÉAC - Route de Loudéac
22600 Saint Caradec
+33 (0)2 96 25 00 03
www.ecovrac.fr

transmanut

F - BLOIS - Zac des Sorbiers
2 rue Joseph Cugnot 41350 Vineuil
+33 (0)2 54 42 90 30
www.transmanut.com



ALIMENT
DU BÉTAIL



CHARIOT
EMBARQUÉ



CITERNE
POUR LA LIVRAISON
DE BOIS-ÉNERGIE