

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 ?

France Gaz Maritime salue la volonté de l'administration de garantir de la visibilité sur les trajectoires d'obligation du mécanisme IRICC jusqu'en 2035. Cette visibilité constitue une des conditions essentielles à la réussite du dispositif, en permettant aux acteurs de s'engager durablement dans le développement de nouvelles capacités de production.

Toutefois, les investissements nécessaires à la production de biométhane éligible ne pourront être réalisés que si l'IRICC affiche dès le commencement les bases d'un modèle économique pérenne. C'est à cette seule condition que les acteurs pourront prendre des décisions d'investissement.

Notamment, il est impératif que le marché des certificats GES générés dans le cadre de l'IRICC reflète l'ambition des pouvoirs publics de garantir un niveau de prix suffisamment élevé pour créer un signal d'investissement fort et prévisible.

Aujourd'hui, la complexité du mécanisme de formation du prix des certificats GES, notamment en raison de la diversité des filières de production de biocarburants, engendre une incertitude significative quant à leur valorisation future.

A date, France Gaz Maritime s'interroge si le niveau de la trajectoire de réduction de GES global permet de garantir un signal prix suffisamment efficace, et de répondre à l'objectif de -14,5% de GES de la directive RED III à atteindre pour l'ensemble des filières.

Ainsi, France Gaz Maritime appelle à la mise en place d'un dispositif de régulation permettant de s'assurer du maintien d'un prix du certificat GES incitatif, permettant l'atteinte des objectifs de la directives RED III, tout en garantissant une décarbonation compétitive pour les acteurs du maritime. Ce dispositif pourrait s'apparenter à un prix plancher ou un rehaussement des objectifs globaux de GES pendant une période temporaire par exemple pour maintenir un signal prix suffisant et ainsi rassurer les investisseurs. Ce point nous paraît essentiel pour développer une filière française de production de biocarburants.

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

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

Pas de commentaire.

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

La France dispose d'un fort potentiel en biométhane, dont la grande majorité est avancé. En utilisant cette ressource, la France peut positionner comme un acteur central du soutage de la flotte de navires GNL en pleine expansion. Composée de navires moins émetteurs, cette flotte représente une opportunité stratégique pour renforcer la compétitivité des ports français, tout en consolidant la souveraineté énergétique nationale.

Avec des objectifs IRICC adaptés, de la visibilité sur le prix des certificats GES, et compte tenu de sa capacité de distribuer des volumes significatifs de bioGNL, le secteur maritime aurait la capacité de générer des excédents de certificats de réduction de GES et de biocarburants avancés. Ces certificats pourraient être revendus à des secteurs en déficit comme le transport routier en diminuant leur dépendance à des carburants avancés liquides, souvent plus coûteux et moins accessibles. Cette mécanique permettrait d'atteindre les objectifs de la directive à moindre coût.

France Gaz Maritime salue l'intention de l'administration de rapprocher l'objectif de l'IRICC de celui du règlement européen FuelEU Maritime. En effet, il est essentiel que la transposition de la directive RED III en France garantisse un traitement favorable pour le secteur maritime français en s'alignant strictement avec les objectifs de décarbonation inclus dans le règlement FuelEU Maritime sans surtransposer les dispositions et obligations afférentes.

Toutefois, la trajectoire proposée dans cette consultation ne prend pas en compte la méthodologie utilisée dans Fuel EU Maritime pour calculer les réductions de GES à respecter. Il est important de rappeler que ce dernier prévoit des notamment objectifs différenciés notamment selon le type de motorisation des navires, en raison de la variabilité de la référence fossile utilisée.

À titre d'illustration :

| | Objectifs IRICC maritime | Objectifs Fuel UE Maritime en fonction de la motorisation du navire concerné | | | |
|-------------|--------------------------|--|------------|------------|-------|
| | | LNG Otto M | LNG Otto S | LNG Diesel | LFO |
| 2030 | -6,0% | -4,0% | 0% | 0% | -6,1% |
| 2035 | -14,5% | -12,7% | -6,0% | 0% | -15% |

(LNG Otto M (LNG Mono-fuel – cycle Otto, LNG Otto S (LNG Dual-fuel – cycle Otto), LNG Diesel (LNG Dual-fuel – cycle Diesel), LFO (Light Fuel Oil))

De plus, les réductions prévues dans FuelEU Maritime s'appliquent :

- à 100 % de l'énergie utilisée lors des trajets et escales dans les ports de l'UE/EEE ;
- à 50 % de l'énergie utilisée lors des trajets entre l'UE/EEE et les pays tiers.

De ce fait, la trajectoire proposée dans la consultation IRICC semble surévaluée pour la majorité des navires actuellement soutés en France. Un niveau d'exigence aussi élevé pour l'IRICC aurait plusieurs conséquences négatives :

- augmentation des coûts pour les trafics maritimes non délocalisables, fragilisant la compétitivité des opérateurs français ;
- délocalisation du soutage : les armateurs pourraient privilégier des ports voisins (en Europe ou hors UE) mieux préparés et plus compétitifs pour l'avitaillement, entraînant un transfert d'activité au détriment des ports français ;
- affaiblissement de la filière industrielle française : cette dynamique pourrait toucher non seulement le secteur portuaire, mais aussi l'amont industriel (production de carburants alternatifs, infrastructures de soutage, etc.).

France Gaz maritime propose que les obligés IRICC puissent atténuer leurs trajectoires d'obligation maritime en tenant compte :

- de la motorisation réelle,
- des itinéraires (trafics intra-UE, trajets avec pays tiers, escales, etc.),
- des navires qu'ils avitaillent.

Ceci permettrait de limiter les risques évoqués tout en assurant un signal environnemental cohérent.

A défaut, France Gaz maritime recommande de définir une trajectoire IRICC maritime moyenne définie à partir du panel des navires actuellement soutés en France.

Enfin, la trajectoire IRICC devra être réévaluée à moyen terme en fonction de l'évolution du cadre réglementaire international, notamment le mécanisme de taxation du carbone maritime actuellement en discussion à l'OMI (Organisation Maritime Internationale), dont l'adoption est attendue en fin d'année.

En somme, l'IRICC devra s'insérer de manière cohérente et complémentaire entre les mécanismes européens (FuelEU, EU ETS maritime) et internationaux, sous peine de voir les navires se détourner des ports français au profit de juridictions plus attractives, compromettant les ambitions climatiques, économiques et industrielles nationales.

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

Les niveaux proposés dans le cadre de la consultation sont cohérents et traduisent la volonté de l'État de faire de l'IRICC un mécanisme incitatif pour les filières intégrées dans son périmètre.

Cependant, le niveau des pénalités, bien que relativement élevé, ne suffira pas à lui seul à garantir une valeur des certificats à la fois élevée et stable dans le temps permettant de déclencher les investissements nécessaires dans les filières concernées. Un système de régulation, comme évoqué à la réponse 1, pourra répondre à cet objectif.

Enfin, France Gaz Maritime appelle à éviter une addition des pénalités IRICC et Fuel EU Maritime dans la mesure où elles seront répercutées toutes les deux in fine sur les armateurs. À défaut, les armateurs français pourraient être doublement pénalisés.

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 ?

Le sous-objectif relatif aux carburants renouvelables ou bas carbone d'origine non biologique (1,95% de l'énergie utilisée dans les combustibles maritimes mis à la consommation par l'obligé au cours de chaque année civile à partir du 1er janvier 2030, dont 1,2% exclusivement à partir de carburants marins, et de 2,6%, dont 2% à partir du 1er janvier 2034) serait obligatoire au titre de l'IRICC tandis que le règlement FuelEU Maritime le conditionne à la non atteinte d'un premier palier en 2030 (« si la part des carburants renouvelables d'origine non biologique visée au paragraphe 2 est inférieure à 1 % pour la période de déclaration 2031, un sous-objectif de 2 % s'applique à ces carburants dans l'énergie utilisée annuellement à bord d'un navire à partir du 1er janvier 2034, sous réserve du paragraphe 5 »).

Ceci constitue un risque de surtransposition par la France de la directive RED III qui requiert uniquement que « les États membres disposant de ports maritimes s'efforcent de faire en sorte qu'à partir de 2030, la part des carburants renouvelables d'origine non biologique dans la quantité totale d'énergie fournie au secteur du transport maritime soit d'au moins 1,2 % » (article 25-1). Il ne s'agit donc pas ici d'un objectif contraignant.

Nous identifions potentiellement un risque de délocalisation pour le soutage en France si la transposition dans les autres pays européens est plus favorable.

France Gaz Maritime préconise donc pour la production de biocarburants avancés et de carburants de synthèse :

- de revoir la trajectoire de l'objectif général pour l'ajuster en fonction de ce que le marché pourrait effectivement fournir (cf. question suivante) ;
- de questionner la pertinence d'un sous-objectif à remplir exclusivement par le maritime. Si un tel objectif devait être maintenu, il devrait là encore être calé en fonction de ce que le marché pourrait effectivement fournir.

- 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% ?**

Compte tenu des volumes disponibles de e-fuels qui resteront très limités d'ici 2030, il nous paraît plus pertinent de reculer la mise en place d'un objectif dédié à 2030.

À ce stade, il semble préférable de concentrer les efforts sur la montée en puissance des biocarburants avancés dont le potentiel de déploiement à court terme est plus réaliste. Rehausser la trajectoire d'utilisation de ces biocarburants serait ainsi une option plus adaptée et plus efficace pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur.

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

La réussite de la mise en œuvre du mécanisme dès 2026 nécessite la disponibilité dans un délai raisonnable des outils de gestion pour les acteurs.

- 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 ?**

Cette fongibilité est essentielle pour optimiser le coût global de la décarbonisation du transport, et dans le cas du maritime, pour espérer se caler dans un scénario ambitieux de décarbonation notamment grâce à la revente de certificats bioGNL en excès.

- 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 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 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 ?**

11) Libre

La consultation prévoit que le biométhane éligible au dispositif soit obligatoirement associé à une garantie d'origine (GO). Cette exigence ne pose pas de difficulté pour le biométhane produit en France et injecté dans le réseau de gaz naturel. En revanche, elle exclut de fait le biométhane dit « hors réseau », notamment celui qui est liquéfié directement sur site, et qui ne peut bénéficier de GO dans le cadre actuel.

Afin de garantir l'éligibilité de ce biométhane hors réseau, nous proposons que l'obligation de traçabilité soit assurée par la fourniture, par l'obligé, d'une preuve de durabilité (PoS), conforme aux exigences de la directive RED III.