

Quand l'économie circulaire se mondialise : que nous enseigne l'huile de cuisson usagée ?

Édouard Civel*, Olivier Massol**, Arthur Thomas***

Dans l'aviation, le fret routier ou le transport maritime, réduire les émissions de gaz à effet de serre relève du casse-tête, tant il demeure difficile de renoncer à la compacité énergétique des hydrocarbures liquides. Dans ce contexte, les biocarburants ont longtemps semblé offrir une réponse idéale : décarboner sans bouleverser ni les motorisations, ni les chaînes logistiques, ni les infrastructures de distribution. Mais cette promesse a un coût, souvent sous-estimé : une dépendance marquée aux politiques publiques. En effet, en raison d'un coût de production supérieur à celui des carburants fossiles, l'essor des biocarburants reste largement tributaire de politiques de soutien ambitieuses.

L'histoire de ces politiques n'a rien eu d'un chemin pavé de roses. Les biocarburants de première génération, issus de céréales ou d'huile de palme, ont vite été rattrapés par les controverses sur la concurrence avec les usages alimentaires, les changements indirects d'usage des sols et la déforestation. Pour répondre à ces critiques, le soutien public s'est alors reporté vers des filières fondées sur des déchets et des résidus. En Europe, les directives ILUC (2015), puis RED II (2018) et RED III (2023) [Union européenne, 2015, 2018, 2023] matérialisent cette inflexion et favorisent le recours aux biomasses lignocellulosiques, aux résidus agricoles ou forestiers, ainsi qu'à certains déchets organiques comme les huiles usagées et les graisses résiduelles. Parmi ces ressources, la filière des huiles de cuisson usagées (*Used Cooking Oils*, UCO) occupe une place singulière : elle concentre plusieurs des tensions économiques,

industrielles et commerciales que ces politiques ont fait émerger. Avec ces nouvelles filières, l'Europe croyait tenir un modèle vertueux, capable de transformer des déchets en ressources de valeur, de soutenir l'innovation et de renforcer sa souveraineté. Mais la réalité s'est révélée plus complexe.

Pourtant, l'Europe y a mis les moyens. Standards d'incorporation, règles de comptabilisation favorables, aides à l'investissement, soutien à la recherche et à l'innovation : toute une panoplie de dispositifs a été mobilisée¹. Si l'ambition climatique était au cœur du projet, les arguments avancés pour justifier ces mesures ne se bornaient pas à la seule réduction des émissions de carbone. D'autres objectifs, industriels, commerciaux et stratégiques, étaient également mis en avant. En soutenant ces industries naissantes, on espérait préparer de futurs débouchés et asseoir un savoir-faire européen exportable. Il s'agissait de favoriser l'émergence d'un leadership technologique européen susceptible de soutenir une industrie de transformation forte, appelée à se positionner demain sur les marchés des carburants bas carbone et des technologies associées. À cela s'ajoutait une promesse géoéconomique : réduire la dépendance aux énergies fossiles importées grâce à des ressources supposées domestiques.

Reste à confronter ces promesses au réel. La filière des huiles de cuisson usagées constitue, de ce point de vue, un cas d'école. Présentée comme l'emblème d'une décarbonation circulaire, elle permet de vérifier si les objectifs climatiques, industriels et stratégiques attachés à ces politiques ont effectivement été tenus, ou s'ils ont surtout déplacé les contradictions sans les résoudre (par exemple, en créant de nouvelles dépendances aux

* EDHEC Business School.

** CentraleSupélec (Université Paris-Saclay).

*** Université Paris Dauphine-PSL.

importations là où l'on espérait de l'autonomie). Car l'UCO n'est pas seulement une matière première de la transition; elle est devenue un révélateur des failles d'une décarbonation gouvernée par les certificats, les carences réglementaires et la compétition internationale. Elle montre aussi qu'une politique pensée pour ancrer localement la circularité peut, en pratique, déboucher sur des chaînes de valeur beaucoup plus internationales qu'attendu. Pour comprendre comment un rebut local a pu devenir un objet de rivalité mondiale, il faut revenir aux origines économiques et politiques de ce marché.

1. D'un déchet local à une commodité internationalisée

À l'origine, l'UCO n'a rien d'une matière première mondialisée. C'est un résidu diffus, hétérogène, dispersé entre ménages, restaurants, cantines et industriels de l'agroalimentaire. Sa collecte est coûteuse, imparfaite et profondément ancrée dans des logiques locales [CE Delft, 2021]. Longtemps considérée comme un déchet, l'UCO est devenue, sous l'effet des politiques publiques, une ressource convoitée. À partir du moment où les politiques de soutien aux biocarburants avancés lui ont conféré une valeur réglementaire élevée, ce rebut encombrant s'est mué en une matière première recherchée. Autrement dit, on n'a pas simplement découvert un gisement; on a créé les conditions économiques et politiques de sa mise sur le marché, d'abord sous la forme d'*Used Cooking Oil Methyl Ester* (UCOME), un biodiesel obtenu par estérification d'huiles de cuisson usagées.

La filière se structure alors en Europe. Des réseaux de collecte se consolident, d'abord du côté de la restauration et des usages professionnels, plus faciles à organiser que la récupération des huiles ménagères. En aval, cette dynamique va de pair avec la reconfiguration industrielle d'un raffinage européen sous pression, comme en témoigne la conversion de la raffinerie de TotalEnergies à La Mède en bioraffinerie².

Mais cette dynamique se heurte rapidement à une contrainte plus élémentaire. Si la demande

peut croître sous l'effet conjoint des mandats d'incorporation, des mécanismes de certification et des avantages réglementaires, l'offre domestique, elle, reste contrainte par la disponibilité effective d'un déchet dont le volume ne se décrète pas. L'huile usagée ne se produit pas à volonté; elle se collecte. À court terme, les gisements restent limités [CE Delft, 2021]. Ils dépendent d'habitudes de consommation, de structures de restauration, de réseaux de collecte, de coûts logistiques et de capacités de tri qui n'augmentent ni rapidement ni indéfiniment. Il en résulte un décalage fondamental : on demande à une ressource rare et dispersée de contribuer à des objectifs de décarbonation fixés à une autre échelle.

Face à l'étroitesse de l'offre domestique de ressources lipidiques, les logiques ricardiennes entrent alors en scène. La quête de matières premières bon marché oriente naturellement les approvisionnements vers les pays asiatiques disposant d'un avantage comparatif dans la collecte des huiles usagées. Par rapport à l'Europe, ces pays bénéficient de coûts salariaux plus faibles et d'une densité de population plus élevée, deux caractéristiques décisives dans une activité où la collecte, l'agrégation et la logistique pèsent lourdement sur les coûts. Les données disponibles confirment cette intuition : sur la période 2022-2024, les prix de l'UCO en Chine sont en moyenne inférieurs de 18 % à ceux observés en Europe [Civel *et al.*, 2025, Tableau A.1]. Ce qui était pensé comme une ressource locale devient ainsi, sous l'effet des incitations réglementaires, un marché mondialisé. Le commerce international d'UCO s'intensifie alors (entre 2012 et 2022, son volume est multiplié par 6,7 pour atteindre près de 7,6 millions de mètres cubes [Oil & Energy Magazine, 2023]), tandis que l'Europe devient de plus en plus dépendante des importations asiatiques, en particulier chinoises [CE Delft, 2021 ; T&E, 2024b].

De manière paradoxale, l'Europe s'est trouvée confrontée à une tension sur un marché qu'elle avait elle-même contribué à créer : plus elle valorisait l'incorporation de biocarburants issus de déchets et résidus, plus elle rendait précieuse une ressource dont elle ne maîtrisait ni l'ampleur des gisements, ni le rythme de mobilisation. Dès lors,

Quand l'économie circulaire se mondialise : que nous enseigne l'huile de cuisson usagée ?

le passage à l'importation massive n'avait rien d'un accident; il était dans l'ADN du dispositif.

En ce sens, la rareté de l'UCO est moins naturelle qu'il n'y paraît. Bien sûr, les volumes physiques sont limités. Mais la tension sur le marché procède aussi d'un choix institutionnel : celui d'avoir attribué à cette matière première une valeur réglementaire suffisamment élevée pour la faire entrer dans l'univers des commodités internationalisées. À partir de là, on ne gère plus seulement un déchet local; on crée un marché et on transforme un résidu ordinaire en objet d'arbitrage. La promesse initiale de circularité, d'autonomie et de substitution aux importations portait déjà en elle les conditions de sa propre internationalisation.

2. Le tournant international : la circularité européenne confrontée à la puissance exportatrice chinoise

Cette mondialisation de la filière UCO en a profondément changé la nature. À mesure que l'huile de cuisson usagée devenait une matière première quasi stratégique, les acteurs industriels ont cherché à se positionner au plus près des gisements et des hubs logistiques. Des groupes européens, comme le finlandais Neste qui a fait de Singapour une base majeure de production de biocarburants, ont accompagné ce mouvement. La filière n'est plus organisée autour d'une simple boucle locale de collecte et de valorisation; elle se structure désormais comme une chaîne de valeur transnationale, dans laquelle les décisions d'investissement répondent aux différentiels de coûts, aux capacités industrielles disponibles, aux facilités logistiques et à l'accès aux marchés réglementés. En d'autres termes, la circularité européenne n'a pas seulement suscité des flux d'importation; elle a aussi contribué à faire émerger en Asie des pôles industriels capables de capter une part croissante de la valeur créée par la réglementation européenne.

La Chine pousse cette logique plus loin que les autres. Voyant dans l'essor des volumes collectés et dans la valeur croissante du biodiesel qui en est issu une véritable opportunité industrielle, elle ne s'est pas contentée d'exporter l'UCO :

elle a investi l'aval de la filière. En mobilisant son avantage coût, elle a bâti une industrie de biocarburants à grande échelle tournée vers l'export. Au passage, elle a su exploiter pleinement une dynamique marshallienne d'agglomération industrielle : concentration des opérateurs, diffusion des compétences, densification des infrastructures logistiques, apparition d'économies externes qui renforcent encore l'attractivité du territoire. Autrement dit, la Chine a su convertir son leadership dans la collecte en puissance industrielle dans la transformation et l'exportation d'UCOME, alors même que sa consommation domestique de ce biodiesel demeure marginale.

Les chiffres donnent la mesure du basculement. Alors que les exportations chinoises d'UCOME vers l'Europe ne représentaient que 8 kilotonnes en 2015 [Argus, 2018], elles se sont ensuite rapidement développées. Selon l'étude de T&E [T&E, 2024a], la Chine aurait exporté vers l'Union européenne et le Royaume-Uni environ 1067 kilotonnes de biodiesel à base d'UCO en 2023. La même source souligne qu'en 2023, les importations européennes de biodiesel présumé à base d'UCO en provenance de Chine ont bondi de 40 % depuis 2022.

Pour l'industrie européenne des biocarburants, le choc est frontal. L'European Biodiesel Board, qui avait déposé plainte en 2023, a dénoncé des importations chinoises à des prix jugés déloyaux, susceptibles de fragiliser la viabilité économique des producteurs européens [Commission européenne, 2025]. La Commission européenne a d'abord ouvert une enquête antidumping en décembre 2023 [DG Trade and Economic Security, 2023], puis imposé des droits provisoires en août 2024 [Commission européenne, 2024] avant d'adopter, en février 2025 [Commission européenne, 2025], des droits antidumping définitifs sur les importations chinoises de biodiesel. En novembre 2025, le Royaume-Uni a suivi en imposant à son tour des droits sur le biodiesel chinois [Department for Business & Trade, 2025].

L'essor des exportations chinoises change profondément la nature de cette industrie. Tant que l'Europe importait principalement un rebut destiné

à être transformé chez elle, la dépendance restait partielle. Mais à partir du moment où la Chine s'impose aussi dans l'industrie des biocarburants, la filière bascule. Le marché européen, pensé pour stimuler une décarbonation domestique et doter l'Europe d'une industrie censée montrer la voie, se trouve reconfiguré par une offre extérieure extrêmement compétitive, capable de jouer à la fois sur le coût de l'intrant et sur l'échelle industrielle. L'industrie européenne, qui devait être l'un des bénéficiaires de cette politique, se retrouve alors prise en défaut sur son propre marché.

Un travail économétrique récent confirme cette bascule [Civel *et al.*, 2025]. Il montre que les marchés chinois et européens de l'UCO et de l'UCOME sont liés par des relations de long terme, ce qui confirme l'existence d'arbitrages spatiaux et d'une véritable intégration des marchés. Il suggère aussi que, si l'Europe demeure le principal pôle de formation des prix dans la relation de long terme, des épisodes persistants de prix bradés en Chine peuvent temporairement rompre les mécanismes habituels de correction et signaler des stratégies de prix agressives. Autrement dit, la Chine n'est pas seulement devenue un collecteur à grande échelle ; elle est désormais un acteur qui pèse sur la formation des équilibres concurrentiels.

Le paradoxe est alors complet. Une politique conçue pour favoriser la valorisation locale de déchets résiduels, soutenir une industrie européenne et renforcer une forme d'autonomie énergétique débouche sur une chaîne d'approvisionnement globalisée, dominée en partie par des acteurs extérieurs. Dès lors, à mesure que la filière s'internationalise, la question n'est plus seulement de savoir où se trouve l'huile usagée, mais qui contrôle sa collecte, sa transformation et la valeur qui en découle.

3. Certification, traçabilité, soutenabilité : le cœur du problème

À propos de cette valeur, il faut ici distinguer deux composantes. La première est une valeur intrinsèque, liée aux propriétés physico-chimiques de l'UCO et à son usage comme intrant de production. La seconde, décisive, est une valeur que

l'action réglementaire lui ajoute. Celle-ci est liée à ce que cette matière première permet de capter dans les dispositifs publics de soutien. C'est cette seconde composante qui fait basculer l'analyse. Dès lors qu'un litre de biodiesel issu d'UCO compte davantage dans l'atteinte des objectifs, l'intrant qui le rend possible capte une rente. Le déchet change alors de statut économique : de rebut valorisable, il devient un support de conformité réglementaire. À partir de ce moment, la soutenabilité de la filière dépend moins de la seule circulation physique des flux que de la robustesse des mécanismes réglementaires qui en certifient l'origine et la nature.

Or, dans un marché mondialisé, cette soutenabilité ne peut pas être déduite du seul produit fini. Elle dépend de la capacité à établir l'origine des intrants, la nature résiduelle de la matière première et la conformité de la chaîne de transformation. Cette preuve est toutefois structurellement fragile. La crédibilité du dispositif repose moins sur l'analyse matérielle du produit que sur des chaînes documentaires, des audits et des procédures de vérification dont la robustesse devient décisive. Plus le système récompense fortement le litre « durable », plus il rend précieuse une preuve de durabilité qu'il devient coûteux et difficile d'établir avec certitude.

C'est précisément sur ce point que le système européen de certification révèle ses limites. Conçu pour accompagner la montée en puissance de la filière, il repose largement sur des schémas volontaires, des audits documentaires et des chaînes de traçabilité dont la robustesse varie selon les opérateurs et les maillons de la chaîne. Tant que les volumes restent modestes et largement intraeuropéens, cette architecture peut sembler suffisante, car elle demeure adossée à un cadre juridique relativement homogène, susceptible de sanctionner d'éventuels comportements déviants. Mais dès lors qu'elle doit administrer à grande échelle des flux mondialisés, ses faiblesses deviennent beaucoup plus visibles. Le risque est alors celui d'une certification trop documentaire, où la conformité repose moins sur une vérification matérielle directe que sur l'empilement de documents, d'attestations et de contrôles indirects

Quand l'économie circulaire se mondialise : que nous enseigne l'huile de cuisson usagée ?

réalisés hors des juridictions européennes. Dans un tel cadre, la pression concurrentielle peut encourager une forme de moins-disant dans la qualité des audits, en particulier en amont, là où la traçabilité est la plus difficile à établir et la moins observable depuis l'Europe.

Les soupçons de fraude qui entourent la filière doivent être compris dans ce contexte. Ils portent en particulier sur la fausse déclaration de matières vierges ou d'intrants non autorisés présentés comme huiles usagées afin de capter la rente réglementaire attachée à cette qualification. En 2024, la France et l'Allemagne, rejointes par les Pays-Bas, ont d'ailleurs demandé un durcissement des contrôles européens sur les importations de biocarburants en provenance d'Asie [Reuters, 2024a], dans un contexte où les producteurs européens soupçonnaient que certaines cargaisons chinoises déclarées comme recyclées aient en réalité été produites à partir d'huiles vierges moins coûteuses. Le problème est d'autant plus sérieux qu'il est techniquement difficile à trancher : une fois transformé, un biodiesel produit à partir d'UCO est très difficile à distinguer d'un biodiesel issu d'huiles vierges ou d'autres intrants non autorisés, tant leurs propriétés physico-chimiques sont proches. Le mélange ou la substitution partielle sont donc, par construction, difficiles à détecter *ex post*.

Dans ces conditions, la question n'est plus seulement de savoir si certains certificats sont faux ; elle est de savoir si un système fondé sur des preuves documentaires dispersées peut encore offrir une garantie crédible de soutenabilité. La certification devient alors le maillon critique, mais aussi le plus vulnérable, d'un marché particulièrement propice à la fraude. À partir de là, le problème cesse d'être seulement celui de l'intégrité d'une filière : il devient celui de la capacité de l'Union à donner un cadre crédible à sa réindustrialisation verte.

4. Les défis européens

Les difficultés observées sur la filière UCO obligent ainsi à déplacer le regard. Il ne s'agit plus seulement d'apprécier la performance d'un

instrument de décarbonation, mais d'évaluer la cohérence d'une stratégie européenne de réindustrialisation verte. De ce point de vue, le bilan apparaît plus contrasté qu'espéré. L'Europe a longtemps piloté cette filière par les volumes, les labels et les avantages réglementaires, en partant de l'idée qu'un bon signal suffirait à faire émerger simultanément la décarbonation, la circularité, l'industrie et l'autonomie. L'expérience montre qu'une telle politique peut effectivement faire décoller un marché, sans garantir ni la robustesse des contrôles, ni la cohérence environnementale, ni la solidité de la base industrielle appelée à en bénéficier. Autrement dit, une politique de décarbonation, même assortie d'ambitions industrielles, ne produit pas mécaniquement le développement industriel attendu sur son propre territoire. Trois défis se dégagent alors : un défi institutionnel, un défi industriel et un défi commercial.

Sur le plan institutionnel, le premier défi concerne la crédibilité de la certification. Une politique fondée sur la soutenabilité ne peut survivre durablement à la perte de crédibilité de ses certificats. Au-delà de scandales ponctuels, la question révèle une fragilité systémique. En juillet 2025, la Commission européenne a achevé son examen des allégations de fraude sur les importations chinoises de biocarburants : elle n'a pas confirmé l'existence d'une fraude avérée, mais elle a identifié des faiblesses systémiques dans la conduite des audits de certification [DG Energy, 2025]. C'est un constat plus grave qu'il n'y paraît. Il signifie qu'à grande échelle, un système fondé sur des preuves documentaires dispersées peine à offrir une garantie pleinement crédible de soutenabilité. La première bataille est donc institutionnelle : le système de certification doit être profondément réformé. Cela suppose de réduire la fragmentation actuelle en renforçant la supervision européenne des schémas de certification, d'harmoniser les exigences d'audit et de prévoir de véritables sanctions en cas de manquement. Cela suppose aussi de compléter la seule logique documentaire par une traçabilité plus robuste des flux, fondée sur des contrôles ciblés, des recoupements de données et des vérifications *ex post* accrues sur les segments les plus exposés au risque de fraude.

Le second défi est d'ordre industriel. L'Europe a contribué à créer la demande, à structurer le marché et à solvabiliser la filière, mais une part croissante de la valeur a été captée hors de ses frontières. À cet égard, l'épisode rappelle, *mutatis mutandis*, d'autres segments de la transition où l'Union a parfois mieux su créer des marchés que préserver l'industrie appelée à y répondre. La promesse de protection d'une industrie naissante n'a été tenue qu'imparfaitement : la politique a créé une opportunité et un débouché, sans sécuriser réellement la base productive européenne censée s'y développer. Le résultat est sévère : au moment même où l'Europe prétendait faire émerger une industrie des carburants renouvelables, une part de cette dynamique a été captée par des pôles industriels extérieurs, plus compétitifs, mieux intégrés et plus agressifs, souvent adossés à des politiques industrielles néo-mercantilistes assumées, là où l'Europe s'est surtout contentée de solvabiliser la demande. Autrement dit, l'Union a su créer un marché, mais beaucoup moins bien préserver l'appareil productif appelé à y répondre. La priorité est désormais claire : compléter les signaux de demande par une véritable politique d'offre, capable de soutenir les capacités européennes de collecte et de transformation, et de réduire les dépendances sur les segments jugés stratégiques. Les premières pistes sont connues, même si leur mise en œuvre peut être juridiquement délicate : préférence européenne, exigences ciblées de contenu local. Mais, à elles seules, elles ne sauraient tenir lieu de politique industrielle de l'offre, cohérente et d'ampleur, appelée à accompagner la création d'une nouvelle demande.

Le troisième défi relève de la politique commerciale. Là encore, la réponse européenne, pourtant nécessaire, risque d'apparaître tardive. La Commission a imposé des droits antidumping définitifs sur le biodiesel chinois en février 2025, en mettant en avant la protection d'environ 6000 emplois chez plus de 60 producteurs européens [DG Trade and Economic Security, 2025], et le Royaume-Uni a suivi en novembre 2025 avec des droits définitifs similaires. Ces mesures arrivent sans doute un peu tard : d'une part, les producteurs chinois se réorientent déjà vers des marchés plus porteurs,

notamment la production de carburants durables pour l'aviation (*Sustainable Aviation Fuels*, SAF) à partir d'UCO [Reuters, 2024b, 2024c]; d'autre part, même sur le segment protégé du biodiesel, l'effet des droits reste limité si les producteurs européens peinent à reconstituer des capacités de transformation suffisantes en l'absence d'une politique d'offre complémentaire. En ce sens, la réponse antidumping risque surtout de manquer sa cible, car les acteurs chinois ont déjà changé de terrain. En concentrant sa réponse sur la défense du marché actuel, l'Europe prend le risque de fragiliser la transition vers les technologies de demain.

Plus généralement, l'épisode montre qu'une politique de décarbonation ne peut être dissociée des choix industriels et commerciaux qui en façonnent les effets : sans articulation explicite entre objectifs climatiques, stratégie industrielle et instruments commerciaux, l'Union risque moins de piloter la transition que d'en organiser la dépendance.

Conclusion

L'histoire des biocarburants à base d'huile de cuisson usagée montre que la transition ne se résume pas à substituer une molécule à une autre. Lorsqu'une politique publique transforme un déchet en ressource convoitée, elle transforme aussi les incitations, les échanges, les rapports de concurrence et les rentes. À cet égard, l'UCO dit bien davantage qu'une simple histoire de matière première : elle révèle les tensions constitutives de la décarbonation et de la réindustrialisation verte européenne.

Du point de vue de la soutenabilité, d'abord, la filière rappelle qu'un marché ne devient pas durable par simple effet d'étiquetage. Plus la valeur d'un intrant augmente, plus la question de sa qualification, de sa traçabilité et de sa certification devient décisive. Du point de vue industriel, ensuite, l'épisode montre combien l'Europe sait créer des marchés sans toujours sécuriser la base productive appelée à y répondre. Du point de vue commercial, enfin, il souligne la difficulté de protéger un segment déjà fragilisé lorsque la

Quand l'économie circulaire se mondialise : que nous enseigne l'huile de cuisson usagée ?

concurrence internationale se déplace plus vite que les instruments de politique commerciale.

L'UCO concentre ainsi plusieurs des défis de la transition : comment concilier exigence de soutenabilité, ambition industrielle et maîtrise des dépendances commerciales dans un monde où les chaînes de valeur se mondialisent plus vite que les cadres de contrôle ? À vouloir faire de l'huile usagée le symbole d'une transition circulaire et souveraine, l'Europe découvre surtout qu'une économie verte ne devient pas cohérente par décret. Elle doit aussi être gouvernée, contrôlée et défendue.

Pour éviter que la décarbonation et la réindustrialisation verte ne débouchent sur une nouvelle forme de dépendance, l'Europe devra repenser ses instruments : renforcer les contrôles sur les certifications, mieux articuler sa politique commerciale à ses ambitions industrielles, et admettre surtout que la circularité ne se proclame pas, mais se gouverne. L'UCO n'est d'ailleurs pas un cas isolé : les métaux critiques ou les batteries soulèvent des défis analogues. La leçon est claire : une politique de décarbonation, même ambitieuse, ne suffit pas à faire émerger l'appareil productif qu'elle appelle de ses vœux. Son efficacité dépend aussi de la coordination entre instruments climatiques, stratégie industrielle et politique commerciale. Son succès ne se mesure donc pas seulement en tonnes de CO₂ évitées, mais aussi en capacités technologiques, en chaînes de valeur maîtrisées et en emplois créés.

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier Julien Ancel, Olivier Appert, Thomas-Olivier Léautier, François Lévêque, Yannick Perez et les rapporteurs anonymes pour leurs suggestions pertinentes sur une version antérieure de ce texte. Bien entendu, ces échanges n'engagent en rien leurs auteurs, et nous demeurons seuls responsables des opinions exprimées ici, ainsi que de toute erreur ou omission.

NOTES

1. Dans ce cadre, les UCO ne font pas l'objet d'un quota européen autonome comparable à un marché réservé, mais elles relèvent des matières premières de l'annexe IX, partie B, de la directive RED II. Les biocarburants produits à partir de ces matières peuvent bénéficier d'un traitement favorable dans l'atteinte des objectifs renouvelables dans les transports, notamment par des règles de comptabilisation avantageuses (en particulier le double comptage), sous réserve de plafonds (dont le plafond de 1,7 % applicable aux matières de l'annexe IX, partie B). C'est cette combinaison de mandats, de comptabilisation réglementaire et de certification de durabilité qui a contribué à donner une valeur économique spécifique aux UCO.

2. Cette installation n'est pas dédiée aux seules UCO. Elle traite plusieurs intrants biosourcés, notamment des huiles végétales, des huiles de cuisson usagées, des graisses animales et des résidus.

RÉFÉRENCES

Argus, 2018. Argus launches first ever Chinese UCO and UCOME price assessments, 2 février 2018, <https://www.argusmedia.com/es/about-argus/media-centre/press-releases/argus-launches-first-ever-chinese-uco-and-ucome-price-assessments>.

CE Delft, 2021. Sustainable transport fuels outlook 2021-2030, Delft.

Civel E., Massol O., Thomas A., 2025. Unfair Trade in the Circular Economy? Price Dynamics in Chinese and European waste to biofuel industries, Climate Economics Chair, Working Paper.

Commission européenne, 2024. Commission Implementing Regulation (EU) 2024/2163 of 14 August 2024 imposing a provisional anti-dumping duty on imports of biodiesel originating in the People's Republic of China, Document 32024R2163.

Commission européenne, 2025. Commission Implementing Regulation (EU) 2025/261 of 10 February 2025 imposing a definitive anti-dumping duty on imports of biodiesel originating in the People's Republic of China, Document 32025R0261.

Department for Business & Trade, 2025. Trade remedies notice 2025/20: definitive anti-dumping duty on biodiesel originating from China, UK Government, 24 November 2025.

DG Energy, 2025. Commission concludes examination of potential Chinese biofuel imports fraud, European Commission, 18 juillet 2025.

DG Trade and Economic Security, 2023. European Commission to examine allegations of unfairly traded biodiesel from China, European Commission, 20 décembre 2023.

DG Trade and Economic Security, 2025. Commission protects EU biodiesel industry from dumped Chinese imports, European Commission, 11 février 2025.

Oil & Energy Magazine, 2023. Supply and demand report: Used cooking oil, <https://oilandenergyonline.com/articles/all/supply-and-demand-report-used-cooking-oil/>.

Reuters, 2024a. France, Germany urge tougher EU checks on biofuel imports in fraud probe, 31 mai 2024.

Reuters, 2024b. China biofuel makers bet on sustainable aviation fuel, 17 mai 2024.

Reuters, 2024c. China's biodiesel producers seek new outlets as hefty EU tariffs bite, 16 août 2024.

T&E, 2024a. UCO Imports: Unfair Competition with EU UCO Industry?

T&E, 2024b. Used Cooking Oil: The Certified Unknown. An in-depth look at biofuel certification and UCO fraud, Briefing, December 2024.

Union européenne, 2015. Directive (EU) 2015/1513 of the European Parliament and of the Council of 9 September 2015 (ILUC).

Union européenne, 2018. Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2018 on the promotion of the use of energy from renewable sources (RED II).

Union européenne, 2023. Directive (EU) 2023/2413 of the European Parliament and of the Council of 18 October 2023 amending Directive (EU) 2018/2001, Regulation (EU) 2018/1999 and Directive 98/70/EC as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652 (RED III).

BIOGRAPHIES

ÉDOUARD CIVEL est senior researcher au Climate Institute de l'EDHEC Business School, et associé à la Chaire Économie du climat de l'Université Paris Dauphine-PSL. Ses recherches portent sur l'évaluation empirique des politiques et des risques climatiques, avec un intérêt particulier pour les secteurs du bâtiment, de l'énergie et de la finance.

OLIVIER MASSOL est professeur d'économie à CentraleSupélec (Université Paris-Saclay). Ingénieur et économiste, ses recherches explorent les défis rencontrés dans les marchés, infrastructures et industries de l'énergie. Membre du conseil scientifique de la CRE, il est co-titulaire de la chaire Energy Markets and Sustainable Industries (CEMSI) à CentraleSupélec, pilote le programme Transitions énergétiques de la chaire Économie du climat et collabore aux travaux de la chaire Économie du gaz.

ARTHUR THOMAS est maître de conférences en science économique à l'Université Paris Dauphine-PSL. Rattaché au Laboratoire d'économie de Dauphine (LEDa) et membre du Centre de géopolitique de l'énergie et des matières premières (CGEMP), ses recherches en économétrie théorique et appliquée portent notamment sur les questions de climat, d'énergie et d'environnement. Il est également associé à la chaire Économie du climat.