



15ème législature

Question N° : 34322	De M. Pierre Cabaré (La République en Marche - Haute-Garonne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Développer la filière biocarburant pour une baisse des coûts	Analyse > Développer la filière biocarburant pour une baisse des coûts.
Question publiée au JO le : 24/11/2020 Réponse publiée au JO le : 21/12/2021 page : 9048 Date de renouvellement : 16/03/2021		

Texte de la question

M. Pierre Cabaré attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur le développement d'une véritable filière de biocarburants en France. En qualité de co-président du groupe d'étude aéronautique et spatiale, il a été très satisfait de voir le rapport de ses collègues Zivka Park et Benoit Simian, tous les deux membres du groupe d'étude. Ce rapport qu'il soutient bien sûr est extrêmement intéressant. Les rapporteurs spéciaux indiquent que le plan de relance en faveur de l'aérien prévoit des investissements importants en faveur de la recherche dans le domaine aéronautique avec, en particulier, 1,5 milliard d'euros prévus pour le développement d'un avion neutre en émissions de gaz à effet de serre. Cela prouve que le secteur aérien s'engage pleinement dans la transition écologique, avec des objectifs certes ambitieux, mais pas inatteignables à moyen terme, sous réserve de laisser aux différents acteurs du temps pour procéder aux adaptations nécessaires. Cependant, en attendant que soient mis au point des avions moins polluants, la transition écologique du secteur aérien pourrait aussi passer, à court terme, par le développement des carburants alternatifs permettant aux avions d'émettre moins de gaz à effet de serre. Il ne s'agirait pas d'une solution alternative aux avions à hydrogène ou électriques, mais bien d'une solution concurrente ayant vocation à coexister avec ceux-ci, pour multiplier les possibilités de moderniser l'aviation. En tout état de cause, il faut souligner que les biocarburants sont une solution plus pertinente pour le transport long-courrier que pour le court-courrier. Les rapporteurs spéciaux tiennent à souligner que, à l'heure actuelle, les carburants durables coûtent entre deux et quatre fois plus cher que le kérosène classique. Or, il ne serait pas souhaitable de faire du secteur aérien le prisonnier d'une filière qui n'existe pas encore. C'est pourquoi il est indispensable de développer une véritable filière de biocarburants en France, en soutenant une augmentation massive de leur production afin d'abaisser leur prix à un niveau soutenable pour les compagnies. Il souhaite connaître sa position sur ce point.

Texte de la réponse

Le Gouvernement s'est engagé dans une politique ambitieuse qui vise une accélération du développement des énergies renouvelables. Les carburants alternatifs aéronautiques durables, en particulier, constituent un levier stratégique pour la réduction à court et moyen terme des émissions nettes d'un secteur qui dispose de peu d'alternatives énergétiques sur ces horizons de temps. Cette ambition et la stratégie que la France pourrait développer en matière de biocarburants aéronautiques durables dès 2025 sont détaillées dans la feuille de route nationale publiée en janvier 2020. Elle prévoit une trajectoire de substitution à court-terme du kérosène fossile par

des carburants alternatifs durables (2 % en 2025 et 5 % en 2030), ce qui permet de s'inscrire dans l'objectif de long terme porté par la Stratégie nationale bas-carbone (50 % en 2050). Pour atteindre les objectifs d'incorporation annoncés, le projet de loi de finance pour 2021 prévoit la mise en place d'une taxe incitative (Taxe Incitative Relative à l'Utilisation d'Énergie Renouvelable dans les Transports) favorisant l'incorporation de carburants alternatifs dans le carburéacteur mis à la consommation en France. La mesure portera sur les metteurs à la consommation sur le territoire métropolitain. Ce nouveau dispositif s'appuie sur le cadre fixé par la directive européenne relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (2018/2001). A ce titre, les biocarburants produits à partir de matières premières issues de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale sont exclus du dispositif. La priorité est donnée aux matières premières listées à l'Annexe IX-A de la directive 2018/2001 (matières dites « avancées », comme les matières ligno-cellulosiques, les déchets ou les algues). Les huiles usagées, les graisses animales, les égouts pauvres du 2ème jet de cristallisation du sucre (EP2) ainsi que les amidons résiduels ou les cultures intermédiaires oléagineuses pourront également être utilisés. Les carburants renouvelables d'origine non biologique (aussi appelés kérosène synthétique ou « Power-to-Liquid », produits à partir d'électricité renouvelable, d'hydrogène renouvelable et de CO₂) seront également éligibles à ce mécanisme de soutien. Afin de tenir compte du degré de maturité des différentes filières de carburants durables pour l'aviation et de soutenir le développement de technologies moins matures mais vertueuses, un mécanisme de différenciation est prévu. Il est actuellement basé sur les matières premières utilisées pour la fabrication de ces biocarburants et prévoit un double comptage des biocarburants issus des matières premières listées à l'Annexe IX de la directive susmentionnée, à l'exception du tallol. L'objectif d'incorporation initial est fixé à 1 % et sera progressivement révisé à la hausse selon la disponibilité de biocarburants durables sur le territoire et les décisions qui seront prises au niveau européen dans le cadre du Pacte Vert pour l'Europe. La mesure entrera en vigueur au 1er janvier 2022 afin de laisser le temps aux acteurs de s'y préparer. Une attention particulière sera apportée à la traçabilité des matières premières, en particulier pour les huiles usagées. En parallèle et afin de répondre à la future augmentation des taux d'incorporation, un appel à manifestation d'intérêt (AMI) sur la production de carburants aéronautiques durables a été organisé en 2020. L'objectif était d'identifier des projets d'investissement dans des unités de production de biocarburants avancés et de kérosène synthétique en France à destination de l'aéronautique. Suite à cet AMI, dans le contexte de l'élaboration de la Stratégie d'accélération « Produits biosourcés et carburants durables » du 4ème Programme d'investissements d'avenir (PIA4), un appel à projets a été lancé en juillet 2021. Il vise à soutenir des projets de démonstrateurs ou des études pré-industrielles préalables à la construction d'unité de production de biocarburants aéronautiques durables de seconde génération ou de carburants synthétiques.