

16ème législature

Question N° : 3654	De M. Guy Bricout (Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires - Nord)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition énergétique		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports aériens	Tête d'analyse > Décarbonation du secteur aérien	Analyse > Décarbonation du secteur aérien.
Question publiée au JO le : 29/11/2022 Réponse publiée au JO le : 11/07/2023 page : 6580 Date de changement d'attribution : 13/12/2022 Date de renouvellement : 27/06/2023		

Texte de la question

M. Guy Bricout appelle l'attention de Mme la ministre de la transition énergétique sur la décarbonation du secteur aérien. Alors que le secteur aérien, construction incluse, représente 4,3 % du PIB, génère 320 000 emplois directs et a permis en 2019 à plus de 210 millions de passagers de voyager au départ et à l'arrivée des aéroports français, il fait face à de nombreux facteurs qui pèsent sur sa compétitivité. L'ensemble des acteurs du transport aérien ont engagé depuis de nombreuses années la transition énergétique du secteur avec comme résultat la réduction de moitié de la consommation par passager aux 100 kilomètres. L'innovation est au cœur des démarches du secteur avec comme objectif le zéro émission nette de carbone en 2050. Dans un système mondialisé et ultra-concurrentiel, bien que cette recherche constante d'une aviation propre soit nécessaire, il ne s'agit pas pour autant de sanctionner la compétitivité française et européenne du secteur. En effet, il est acquis que la France doit être le précurseur dans le développement des filières de carburants durables qui permettraient de réduire de 80 % les émissions de CO2 par rapport aux carburants fossiles. Cependant, il est aussi acquis que ces défis technologiques immenses ne seront pas applicables aux vols long-courriers en 2050. La faisabilité technique n'est plus à démontrer mais cela suppose une action publique performante et réellement ambitieuse. Dès lors, M. le député demande à Mme la ministre dans quelle mesure elle entend garantir aux acteurs du transport aérien la nature de ces carburants et de la biomasse utilisée afin de s'assurer de leur caractère écologique sur l'ensemble de leur cycle de production. De même, il lui demande comment elle entend concilier la taxe incitative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports (TIRUERT) applicable au carburacteur avec l'absence de production française de carburant alternatif durable car cela ne revient qu'à payer une taxe supplémentaire pour les acteurs de la filière, et si elle compte mettre en place des mesures visant à absorber le surcoût des carburants alternatifs durables. Par conséquent, il lui demande dans quelle mesure elle pense mettre en place les conditions favorables à la création d'un développement en France d'une filière de production de carburants durables pour l'aviation et si elle entend prioriser l'attribution des biomasses nécessaires à la production des SAF au secteur aérien plus difficile à décarboner.

Texte de la réponse

A court-moyen terme, l'utilisation de carburants d'aviation durables (CAD) constitue le levier techniquement le plus avancé pour décarboner le transport aérien de manière significative. La France est l'un des pays pionniers dans ce domaine. Avant même que la Commission européenne ne propose le règlement ReFuelEU Aviation, la feuille de route nationale fixait des objectifs d'incorporation de carburants d'aviation durables de 2 % en 2025 et de 5 % en



2030, et la Stratégie nationale bas-carbone 2 (SNBC 2) prévoyait une substitution de 50% du carburant conventionnel d'origine fossile par des biocarburants en 2050. Afin de rendre opérationnelle cette feuille de route, le gouvernement a mis en place des mesures incitatives. De façon à développer la production de ces carburants durables en France, plus chers que le kérosène, la France a été l'un des premiers pays à imposer un mandat d'incorporation de 1 % de biocarburants avancés, dès 2022 via la TIRUERT (« taxe incitative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports »). En 2022, l'objectif fixé par la loi a été atteint. Le gouvernement poursuit ces efforts en faisant du développement des carburants d'aviation durables un de ses chantiers prioritaires, notamment en participant activement aux négociations du règlement européen RefuelEU Aviation qui permettra de donner de la visibilité à l'ensemble du secteur. Annoncée le 14 février 2023, la création d'un groupe de travail de haut niveau réunissant l'ensemble des parties prenantes des secteurs du transport aérien, de l'énergie et de l'industrie permettra en outre de préciser les mesures les plus à même de permettre la structuration d'une filière en France et l'atteinte des objectifs qui devraient être fixés au niveau européen. Pour concrétiser cet engagement, le Président de la République a annoncé, à la veille du salon du Bourget, un investissement de 200 millions d'euros de l'Etat dans le développement des biocarburants innovants. L'objectif est de produire 500 000 tonnes de biocarburants par an à l'horizon 2030. Cette décision s'est accompagnée de l'annonce de l'implantation d'une usine de biocarburants à Lacq, dans les Pyrénées-Atlantiques, avec un objectif de production de 75.000 tonnes par an à partir de 2027.