ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Développement des filières de production de biocarburants pour l'aviation

Question écrite n° 23436

Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur le développement des filières de production de biocarburants pour l'aviation en France. Lors de la clôture des assises du transport aérien, Mme la ministre de la transition écologique et solidaire avait affirmé que la France devait s'engager dans l'incorporation de carburants d'origine renouvelable dans le kérosène, à hauteur de 0,5 % en 2020, de 2 % en 2025 et de 5 % en 2050. Dans une récente réponse à une question écrite, le ministère de la transition écologique et solidaire a même affirmé que l'objectif d'incorporation pour 2050 serait de 50 %, signe que les biocarburants pour l'aviation sont une solution d'avenir pour la transition énergétique de ce secteur. Si la feuille de route des biocarburants aviation n'a pas encore été publiée par l'administration, Mme la ministre de la transition écologique et solidaire a annoncé à la presse lors du salon international de l'aéronautique et de l'espace (SIAE) de Paris-Le Bourget que le développement des filières pourrait passer par la création d'une taxe incitative, sur le modèle de ce qui existe pour le secteur routier. M. le député souhaiterait donc savoir si cette taxe sera mise en place à l'occasion de la prochaine loi de finances pour 2020, de manière à être applicable progressivement dans les années à venir au fur et à mesure de l'augmentation du taux d'incorporation. De plus, il souhaiterait savoir si le ministère de la transition écologique et solidaire et le ministère de l'action et des comptes publics ont prévu d'introduire dans ce dispositif de soutien public un mécanisme de différenciation permettant de tenir compte du degré de maturité et du potentiel de développement des différentes filières de biocarburants pour l'aviation. Une telle différenciation est permise par le droit européen, qui précise à l'article 25 de la directive européenne sur les énergies renouvelables (2018/2001) que « les États membres peuvent accorder des dérogations ou faire une distinction entre différents fournisseurs de carburants et transporteurs d'énergie, en veillant à tenir compte des écarts en termes de degré de maturité et de coût des différentes technologies ». En effet, il apparaît que la France tirerait un grand bénéfice de la complémentarité de plusieurs filières reposant sur des matières premières d'origine distinctes et pouvant être utilisées par des technologies dont le degré de maturité est encore inégal (huiles usagées, huiles végétales, résidus de l'industrie sucrière ou sucres lignocellulosiques notamment). Si les biocarburants pour l'aviation semblent être l'une des solutions permettant au transport aérien d'entamer sa transition énergétique, il est essentiel d'appuyer cette transition sur des carburants réellement durables, au sens du droit européen et des derniers textes en vigueur. Le développement de technologies moins matures mais vertueuses et révélant un potentiel supplémentaire doit donc être spécifiquement encouragé. Il attire donc son attention sur la nécessité de développer des filières de production de biocarburants pour l'aviation en France.

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). À 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, 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 biocarburants 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. 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 alternatifs aéronautiques durables est en cours. L'objectif est 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. Les projets, fédérant des acteurs de secteurs variés, sont actuellement à l'étude par les services de l'État.

Données clés

Auteur : M. Jean-Luc Lagleize
Circonscription : Haute-Garonne (2e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 23436
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 8 octobre 2019, page 8568
Réponse publiée au JO le : 13 juillet 2021, page 5625