ASSEMBLÉE NATIONALE

11 juillet 2023

INDUSTRIE VERTE - (N° 1512)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 472

présenté par
M. Taupiac

ARTICLE 8

Après l'alinéa 8, insérer l'alinéa suivant :

« 6° De l'implantation d'une installation de production, de stockage ou de distribution de biocarburant au sens de l'article L. 281-1 du code de l'énergie à destination du transport aérien, ou de carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique, de carburants à base de carbone recyclé au sens du 1° et du 2° de l'article L. 282-1 du même code, à destination du transport aérien. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement, qui a vocation à garantir que les filières de production de carburants aéronautiques durables (CAD), bénéficieront des dispositifs prévus par la Loi en l'absence de précisions sur un futur décret, s'inscrit dans la continuité des annonces du président de la République du 16 juin dernier, à destination de la décarbonation de l'aviation. Ces dernières portent notamment sur une contribution de l'État à hauteur de 200 millions d'euros pour notamment financer la construction d'une usine de production de CAD à Lacq, dans les Pyrénées-Atlantiques avec 700 emplois à la clé. Elles portent également sur investissement à hauteur de 300 millions d'euros par an à destination du CORAC de 2024 à 2030, qui, dans le cadre de sa R&D, va permettre aux constructeurs de travailler à plusieurs objectifs, dont l'incorporation au-dessus de 50 % de CAD pour accroître leurs utilisations et l'implémentation rapide des technologies hydrogène.

En effet, la décarbonation du secteur aérien passe par de multiples leviers d'action qui ont été présentés en février 2023 dans le cadre de la remise de la feuille de route du secteur en application de l'article 301 de la loi dite « climat et résilience ». Parallèlement au renouvellement des flottes d'avions, à l'optimisation des opérations aériennes au sol et en vol, à l'introduction de nouvelles technologies, l'incorporation de carburants d'aviation durables (CAD) demeure l'un des principaux leviers.

Cette incorporation nécessite une massification de la production et une disponibilité accrue des CAD qui émettent a minima 80 % de CO2 en moins qu'un carburant conventionnel. Du fait de 1/2

ART. 8 N°

l'absence, à date, d'une filière de production nationale de CAD, le prix de ces derniers demeure trois à cinq fois supérieur à celui des carburants conventionnels, quand bien même les moteurs actuels peuvent en utiliser jusqu'à 50 %.

La massification de ces CAD pour décarboner à près de 80 % le secteur aérien à horizon 2050 nécessite de faire émerger et de structurer une filière française de CAD, source d'emplois non-délocalisables permettant ainsi de répondre aux enjeux fixés par le règlement ReFuelEU qui est salué par le secteur. Pour ce faire, il convient d'accélérer et d'inciter l'installation de cette filière française qui représente un intérêt national majeur pour notre souveraineté et pour le développement durable du secteur aérien français mais également européen.

Le présent amendement, qui reprend les définitions précises des notions de biocarburant, de carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non-biologique et de carburants à base de carbone recyclé prévues par le code de l'énergie, transposant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018, ne nécessite pas l'intervention du pouvoir réglementaire. Il vise ainsi à accélérer l'installation des projets de production, de stockage et de distribution des CAD faisant naître une filière française d'excellence tout en permettant la transition énergétique du secteur aérien, comme le projet à Lacq annoncé par le président de la République le 16 juin dernier.

Aussi, le présent amendement concerne également les sites de production, de stockage et de distribution à titre expérimental, dans le cadre du développement et de la montée en maturité de certaines briques technologiques pour l'usage de la filière de production française.

Cet amendement a été travaillé avec la FNAM.