



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Émergence d'une filière de production de carburants aéronautiques durables

Question écrite n° 6404

Texte de la question

Mme Florence Lasserre interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les mesures visant à encourager l'émergence d'une filière de production de carburants aéronautiques durables. La crise énergétique que la France connaît impose à l'ensemble des acteurs économiques de prendre des mesures visant à réduire leur consommation d'énergie afin, d'une part, d'éviter les risques de coupures de courant et les pénuries de carburants et, d'autre part, afin de contenir la hausse de leurs coûts fixes. Cette crise aura eu bien des effets délétères, mais elle aura au moins obligé tous les secteurs d'activités à accélérer leurs efforts de décarbonation. Il est un secteur en particulier dont Mme la députée voudrait parler car, bien que fermement engagé dans un vaste mouvement de décarbonation, l'aérien se trouve aujourd'hui dans l'incapacité de continuer ses efforts pour réduire, à court terme, son empreinte environnementale. Ce secteur est responsable de 2 à 3 % des émissions mondiale de gaz à effet de serre et environ 5 à 6 % des émissions françaises, selon les chiffres de la direction générale de l'aviation civile (DGAC). Pour assurer la transition énergétique de ses transports, la France a fait le choix d'une taxe incitative relative à l'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports : la TIRUERT, qui élève chaque année les obligations d'incorporation de renouvelable dans le mix des carburants. Malheureusement, cette mesure qui devait favoriser l'incorporation de biocarburants d'aviation dans les carburéacteurs ne joue pas son rôle incitatif à l'égard de l'aérien puisque les filières de production de carburants aéronautiques durables (CAD) ne sont pas suffisamment matures et ne peuvent donc répondre à la forte demande des compagnies aériennes. La TIRUERT n'est donc, à l'heure actuelle, pas vertueuse pour le secteur aérien dès lors que les compagnies aériennes, en l'absence d'une offre structurée de carburants aéronautiques durables (CAD), en sont automatiquement redevables. Cela a pour conséquence de grever les finances des entreprises du secteur qui diminuent d'autant leurs investissements en R et D pour développer « l'avion vert ». Alors que les technologies de propulsion électrique et à hydrogène n'apparaîtront qu'à l'horizon de 2030-2035 et ne seront viables qu'au-delà de 2050, les carburants aéronautiques durables (CAD) sont la seule option, à court terme, qui permettrait d'assurer une décarbonation efficace et durable du secteur aérien. En effet, l'émergence d'une filière de production à grande échelle de carburants aéronautiques durables (CAD) permettrait de réduire de près de 80 % les émissions de CO₂ par rapport au kérosène. Aujourd'hui, seules 6 filières de production de carburants aéronautiques durables (CAD), au niveau mondial, garantissent un niveau de sécurité des vols optimal, mais la production est extrêmement réduite. À l'occasion de l'examen du volet transport aérien de la dernière loi de finances, les auditions conduites ont mises en avant que seule Easyjet « utilise d'ores et déjà un mélange de carburants contenant 0,5 % de SAF pour ses vols nationaux et internationaux ». Si cette entreprise se dit être en mesure de se procurer les volumes de biocarburants nécessaires pour tenir sa feuille de route décarbonation, elle fait figure d'exception. Les autres compagnies estiment, quant à elles, que les volumes de carburants aéronautiques durables (CAD) disponibles sont très insuffisants pour assurer la transition énergétique et écologique du secteur. Aussi, Mme la députée souhaiterait connaître les actions engagées par le Gouvernement pour faire émerger une filière de production de CAD qui permettrait au transport aérien de participer pleinement à la décarbonation du secteur des transports. Parallèlement à l'engagement de ces actions, elle lui demande s'il compte mettre en place des mesures, fiscales notamment, pour éviter toute distorsion de concurrence entre les compagnies françaises soumises à l'obligation d'incorporation de renouvelable et les compagnies internationales

non soumises aux mêmes obligations, ou à des obligations équivalentes, et qui pourraient donc, sans ces mesures, continuer à faire voler leurs appareils grâce à des carburéacteurs d'origine fossile, dont le prix est 4 fois moins élevé que celui des carburants aéronautiques durables (CAD).

Données clés

Auteur : [Mme Florence Lasserre](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (5^e circonscription) - Démocrate (MoDem et Indépendants)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6404

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [14 mars 2023](#), page 2368

Question retirée le : 11 juin 2024 (Fin de mandat)