



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

politique des transports aériens

Question écrite n° 36463

Texte de la question

Mme Véronique Louwagie attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'avenir des compagnies aériennes européennes. Les compagnies *low cost* apparues à la fin des années 1990 en Europe, ainsi que les compagnies des pays du Golfe et de l'Asie sur le long-courrier représentent une forte concurrence pour des grands groupes tels qu'Air France-KLM, Lufthansa et IAG. Dans sa note d'analyse de juillet 2013, le Commissariat général à la stratégie et à la prospective (CGSP), est favorable à l'aide des pouvoirs publics, des États et à éviter l'alourdissement des charges et taxes qui désavantagent les différentes compagnies européennes. Le CGSP propose de « soutenir la politique européenne en faveur des carburants alternatifs, en associant avec les acteurs français de la filière aéronautique, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'aéroport et fournisseurs d'énergie, en se plaçant dans une optique où les coûts respectifs du pétrole et des nouveaux carburants se rejoindront. Établir, au niveau communautaire, un tableau de bord prospectif des approvisionnements et des prix des carburants avion ». Aussi, souhaite-t-elle connaître les intentions du Gouvernement concernant ce sujet.

Texte de la réponse

Pour le transport aérien, la priorité est, et demeurera, la réduction de la consommation des aéronefs. Les carburants durables alternatifs au kérosène apparaissent comme un moyen très prometteur pour découpler la croissance du transport aérien de celle des émissions de CO₂ associées, tout en réduisant sa dépendance au pétrole. Les biocarburants dits de 2e ou 3e génération permettent en particulier d'atteindre cet objectif sans peser sur les ressources alimentaires. La diversification des ressources énergétiques pour l'aéronautique est donc devenue une nécessité pour progresser dans cette voie. Toutefois, dans toute transition, la gestion des facteurs clés tels que la compatibilité du parc existant, l'adaptation des technologies et les possibilités de filières dédiées au transport aérien sont indispensables. Force est de constater, toutefois, que les exigences d'utilisation et d'approvisionnement contraignent énormément le spectre des solutions. C'est la raison pour laquelle les choix se sont orientés vers les solutions dite « Drop-in », c'est-à-dire des filières de composés liquides, miscibles en toutes proportions dans les carburateurs actuels. Même si les spécificités propres aux contraintes d'exploitation très strictes dans l'aéronautique (stabilité à chaud comme à froid, résistance au givrage, densité énergétique, compatibilité des matériaux, certification au niveau mondial) doivent être prises en compte, la mobilisation des ressources énergétiques pour l'aviation doit être abordée dans le cadre des politiques énergétiques nationales et européennes pour les transports. La France, qui dispose de ressources agricoles considérables et d'acteurs de l'énergie de premier plan, a toute capacité pour proposer des biocarburants aéronautiques issus de ses propres ressources. Le Comité de coordination sur les futurs carburants aéronautiques, rattaché au Conseil pour la recherche aéronautique civile (CORAC) et animé par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), fédère l'ensemble des acteurs français : secteur aéronautique, compagnies aériennes, pétroliers et organismes de recherche. Son objectif est de doter la France d'une vision partagée et de coordonner l'effort de recherche relatif aux carburants aéronautiques. Au-delà des défis techniques et

industriels, l'initiative animée par la DGAC souligne que la difficulté majeure réside dans le coût de carburants alternatifs, sensiblement et sans doute durablement plus élevés que celui du carburant conventionnel. Compte tenu du poids du poste carburant dans l'exploitation d'un aéronef, les compagnies aériennes ne seraient pas en mesure de supporter directement les surcoûts d'un déploiement trop précoce des biocarburants. Le seul marché sera ici inopérant pour faire émerger une demande durable de biocarburants aéronautiques sur laquelle les acteurs industriels pourront s'appuyer pour consentir les investissements nécessaires à leur production et à leur distribution. Cette difficulté appelle des actions coordonnées entre le transport aérien, le secteur de l'énergie et le monde de l'agriculture, qui doivent s'inscrire dans le contexte du débat, plus large, sur la transition énergétique de la France.

Données clés

Auteur : [Mme Véronique Louwagie](#)

Circonscription : Orne (2^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 36463

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [27 août 2013](#), page 8967

Réponse publiée au JO le : [5 novembre 2013](#), page 11673