

# L'avion vert serait-il un mirage ?

Avec ReFuelEU Aviation, l'UE s'est dotée d'un instrument politique qui vise à encourager le recours aux biocarburants. Leur production très limitée et leur coût élevé sont-ils compensés par de réels bénéfices environnementaux ? La question mérite d'être posée. La transition vers une industrie aérienne moins polluante s'annonce plus délicate que prévu.

Entré en application en début d'année, le règlement « ReFuelEU Aviation », composant essentiel du paquet « Ajustement à l'objectif 55 »<sup>[1]</sup>, a pour objectif de fixer un cadre juridique pour assurer le déploiement des CAD<sup>[2]</sup> (SAF<sup>[3]</sup> en anglais). Ceux-ci comprennent les biocarburants<sup>[4]</sup> et les carburants de synthèse<sup>[5]</sup>.

Avec ce règlement, les fournisseurs de carburant sont tenus d'incorporer un pourcentage minimal de CAD à partir de 2025 et, à partir de 2030, une part minimale de carburants de synthèse y sera aussi incluse. Les parts de CAD, conformément au calendrier progressif mis en place, augmenteront pour atteindre 2 % en 2025, 6 % en 2030 et 70 % d'ici 2050 dont 35 % de carburant de synthèse.

Sur le papier, « ReFuelEU Aviation » semble disposer de toutes les qualités pour concrétiser le « Pacte vert pour l'Europe »<sup>[6]</sup> : compatibilité des biocarburants avec les moteurs et infrastructures actuels<sup>[7]</sup> et promesse d'une réduction de 80 % des émissions de CO<sub>2</sub>. Mais derrière ce tableau idyllique se dessine une réalité plus complexe.

# **Une production insuffisante et un prix trop élevé**

Continuer la lecture de L'avion vert serait-il un mirage ? →

Cet article L'avion vert serait-il un mirage ? est apparu en premier sur Techniques de l'Ingénieur.