



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE  
ET DES FINANCES

MINISTÈRE  
DE L'AGRICULTURE  
ET DE  
L'ALIMENTATION

## **Appel à Manifestation d'Intérêt pour des projets de création d'unités de production de biocarburants avancés pouvant être utilisés dans l'aéronautique**

**Au regard de la situation actuelle liée à l'épidémie de Covid-19, la date de clôture de l'AMI est reportée au 31 juillet 2020. En cas de difficulté, des compléments de dossier postérieurs à cette date pourront être acceptés.**

### **1 - Contexte et enjeux**

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pilote à l'échelle internationale la stratégie de lutte contre le changement climatique au titre du transport aérien. L'aviation représente aujourd'hui environ 2% des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, le transport aérien intérieur 1,1% des émissions françaises. L'objectif d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 a été retenu au niveau international et son atteinte est déclinée autour du panier de mesures suivant : l'amélioration de l'efficacité énergétique des avions, les améliorations opérationnelles de la navigation aérienne, le déploiement des biocarburants et le recours transitoire aux mesures économiques de marché telles que le marché carbone européen ou bien le programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale dit CORSIA (« *carbon offsetting and reduction scheme for international aviation* »).

Pour répondre au défi climatique et réduire son empreinte carbone à court-terme, le transport aérien devra compter sur le déploiement de biocarburants aéronautiques durables. Ces nouveaux carburants constituent aujourd'hui un levier stratégique pour la réduction des émissions nettes d'un secteur en croissance, disposant, de plus, d'un nombre limité d'alternatives énergétiques. Les biocarburants aéronautiques, pouvant être issus de l'économie circulaire via le recyclage de certains déchets, permettent d'économiser jusqu'à 90% d'émissions de carbone sur l'ensemble du cycle de vie. Certains peuvent être incorporés à hauteur de 50% au carburant d'origine fossile, représentant dès lors des réductions d'émission significatives.

L'exploitation opérationnelle des biocarburants d'aviation durables est aujourd'hui maîtrisée, puisque les biocarburants d'aviation actuellement certifiés d'un point de vue technique sont complètement miscibles dans le kérosène fossile. Leur utilisation dans le monde demeure cependant encore limitée du fait du surcoût associé à ces produits qui restent à un coût significativement supérieur à celui du carburant d'origine fossile. Ces biocarburants d'aviation durables ont cependant un rôle essentiel à jouer pour contribuer à l'effort général et répondre à court-terme à l'ambition climatique européenne.

Par ailleurs, il convient de noter que la directive européenne 2018/2001, dite ENR2, relative au développement des énergies renouvelables, prévoit à l'horizon 2030 que les biocarburants dits avancés, fabriqués à partir des matières premières listées à l'annexe IX A de la directive, représentent 3,5% de l'énergie utilisée dans les transports. L'enjeu résidant dans l'augmentation des capacités de traitement et de transformation de ces matières premières est à ce titre considérable.

La France dispose de nombreux atouts pour être un pionnier dans le domaine du déploiement des biocarburants avancés et plus spécifiquement dans celui des biocarburants aéronautiques durables : technologie maîtrisée, gisements de ressources variées, industriels de l'énergie et du transport aérien engagés au côté des pouvoirs publics.

Le présent Appel à manifestation d'intérêt (AMI) s'inscrit dans le cadre de la feuille de route nationale pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables, publiée le 27 janvier 2019 par le Ministère de la Transition écologique et solidaire. Cette feuille de route prévoit notamment deux objectifs d'incorporation de biocarburants à court et moyen terme : 2% en 2025 et 5% en 2030. A long terme, elle vise une substitution de 50% du carburant conventionnel d'origine fossile par des biocarburants aéronautiques durables en 2050 en cohérence avec la Stratégie nationale bas carbone et l'atteinte de la neutralité carbone en France à cet horizon.

## 2 - Objectif

Le présent Appel à manifestation d'intérêt (AMI) a pour objectif d'identifier les projets d'investissement dans des unités de production de biocarburants de deuxième génération, actuellement envisagés par les acteurs économiques, et en particulier les projets d'investissement dans des unités de production de biocarburants à destination de l'aéronautique.

Les projets retenus, après examen du dossier, feront l'objet d'un accompagnement afin de favoriser la réalisation de l'investissement. Les réponses recueillies permettront d'évaluer les conditions nécessaires à la création de ces unités de production et le cas échéant de définir des mécanismes de soutien à même d'assurer l'émergence d'un marché pérenne.

## 3 - Cadrement

Cet AMI s'adresse à toute personne morale se positionnant comme maître d'ouvrage et susceptible de supporter tout ou partie d'un investissement en France de production de biocarburants avancés pouvant trouver un débouché dans l'aéronautique.

Ce maître d'ouvrage peut être notamment :

- un consommateur de biocarburants aéronautiques, qui choisit d'investir (ou de co-investir) dans une unité pour ses propres besoins ;
- une entreprise qui investit dans une installation en vue de commercialiser des biocarburants avancés pouvant être à destination de l'aéronautique auprès d'un ou plusieurs industriels consommateurs clients ;
- un groupement d'entreprises s'associant pour co-investir dans un outil de production de biocarburants avancés.

Au-delà du maître d'ouvrage, le projet peut aussi associer d'autres acteurs (ex : collectivités territoriales, associations, coopératives, pôles, acteurs de la ressource, opérateurs de zones aéroportuaires, etc.) contribuant à la mise en œuvre et à la réussite du projet.

## 4 - Calendrier et dépôt des propositions

Le présent appel à manifestation d'intérêt se clôture le 30 juin 2020 à 18h00.

Les réponses doivent être adressées exclusivement sous forme électronique à l'adresse [ami-biocarburants.dge@finances.gouv.fr](mailto:ami-biocarburants.dge@finances.gouv.fr) avant la clôture de l'appel à manifestation d'intérêt, la date et l'heure de réception faisant foi.

Pendant toute la durée de cet appel à manifestation d'intérêt, des questions pourront être soumises à l'adresse [ami-biocarburants.dge@finances.gouv.fr](mailto:ami-biocarburants.dge@finances.gouv.fr).

Le dossier à soumettre, en français, doit être synthétique et comporter les pièces suivantes :

- une description générale du projet envisagé :
  - Présentation de la technologie de production envisagée : aucune technologie de production n'est exclue, tant que celle-ci permet d'inscrire le développement des biocarburants aéronautiques dans une trajectoire de transition écologique et énergétique et dans une démarche de compétitivité de la filière ;
  - Présentation des matières premières mobilisées : les biocarburants d'aviation devront prioritairement être produits à partir de ressources listées à l'annexe IX de la directive énergie renouvelable (2018/2001/CE), et en particulier de l'annexe IX A. Des résidus de transformation pourront également être utilisés, pour la fabrication d'isobutène biosourcé. Les carburants de synthèse élaborés à partir d'énergies renouvelables ou utilisant des technologies de captage du CO<sub>2</sub> pourront également être présentés.
  - Présentation du contexte du projet : nouvelle unité de production, réorientation de la production de tout ou partie d'une unité existante, liens éventuels avec des unités existantes de production de biocarburants de première génération permettant de mutualiser les étapes communes du processus de transformation. Une même unité pourrait également avoir des débouchés mixtes (aérien ou autres secteurs) ;
  - Présentation des objectifs de production visés en termes de volume ;
  - Présentation du volet du projet dédié à l'aéronautique ;
  - Présentation du calendrier associé au projet, notamment les dates prévisionnelles de décision de l'investissement et de mise en service de l'unité de production. Le lancement pourrait n'intervenir que dans les 2 ou 3 prochaines années ;
- une description du modèle économique ;
- une description des moyens et du montant des investissements nécessaires ;
- une description du financement et du plan d'affaires prévisionnel ;
- une description des modalités de soutien public qui semblent les plus adaptées ;
- une analyse des conditions de réussite du projet ou des risques associés.