



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

PRODUCTION ET UTILISATION GÉNÉRALISÉE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES : CERTIFICATION DES CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA ET DE LEURS COPRODUITS

(Note présentée par la République de Corée)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La République de Corée cherche à étendre l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) et à promouvoir leur adoption en fixant des cibles d'utilisation obligatoire et en élaborant des politiques visant à favoriser le développement du marché.

Les coproduits qui résultent inévitablement du processus de production de SAF sont considérés comme des moyens importants pour atteindre la neutralité carbone au niveau mondial. Cependant, dans la pratique, les coproduits des SAF admissibles du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) sont traités comme des produits dérivés du pétrole conventionnels.

La présente note explique que la reconnaissance mutuelle des certificats de durabilité des coproduits par les systèmes nationaux ou régionaux peut contribuer au développement et à l'expansion du marché des SAF.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- considérer que les coproduits résultant de la production de SAF jouent un rôle important sur le marché mondial au même titre que les SAF ;
- demander au Conseil et au Secrétariat de l'OACI de se pencher sur la question de l'importance des programmes de certification de la durabilité pour garantir la compatibilité des SAF et de leurs coproduits, et pour s'assurer que leur valeur marchande est juste ;
- demander au Conseil de l'OACI, avec le soutien et la participation des États membres, d'évaluer l'incidence favorable des coproduits des SAF sur l'industrie des SAF elle-même et sur d'autres industries, et d'en tenir compte lors de l'établissement ou de la mise en application des politiques et des systèmes de certification connexes.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique *L'aviation est durable sur le plan environnemental*.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités décrites dans la présente note devraient être entreprises sous réserve des ressources prévues par le budget ordinaire.
<i>Références :</i>	Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i> Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), cinquante-neuvième session de l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA59), point 12 b) de l'ordre du jour : <i>Émissions imputables aux combustibles utilisés dans les transports aériens et maritimes internationaux</i> [question soumise par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)] Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation

1. INTRODUCTION

1.1 Depuis qu'elle a annoncé son objectif ambitieux à long terme, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a mené de nombreux efforts pour atteindre ses cibles de réduction des gaz à effet de serre. Parmi les moyens envisagés, les carburants d'aviation durables (SAF) sont les outils les plus indispensables dont le secteur de l'aviation dispose pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions. L'OACI soutient les efforts visant à accroître rapidement l'échelle de production de SAF et à élaborer des politiques visant à favoriser la création de marchés, et préconise la vaste diffusion de ces politiques et des mécanismes de soutien.

1.2 La République de Corée a entrepris la production commerciale de SAF en 2024. Pour accroître davantage la production de SAF, les secteurs public et privé envisagent non seulement d'investir dans de nouvelles installations de production, mais utilisent aussi activement les infrastructures existantes. Parallèlement, divers mécanismes institutionnels et mesures gouvernementales, y compris des mesures incitatives et des obligations ciblant les parties concernées de l'industrie des SAF, sont en cours d'élaboration pour faciliter la mise en place d'un marché national des SAF.

1.3 À l'échelle mondiale, la demande d'énergie propre et de carburants durables augmente rapidement. La création de marchés pour les carburants utilisés dans le transport routier mais aussi pour les carburants utilisés dans le transport marin et pour le bionaphta, principale matière première pour la production de produits biosourcés, se fait par la mise en place d'obligations réglementaires et d'initiatives volontaires qui s'inscrivent dans le cadre des efforts menés pour atteindre la neutralité carbone à l'échelle mondiale.

1.4 Pour favoriser la création et l'expansion de ces marchés, il est essentiel non seulement d'offrir des mesures incitatives aux fournisseurs de SAF, mais aussi de veiller à ce que la valeur marchande des SAF et de ses coproduits associés, qui sont fonction des caractéristiques techniques du processus de production, soit juste. En particulier, vu la disponibilité limitée des matières premières, il faut tenir compte de l'utilisation harmonisée des SAF et de ses coproduits.

1.5 La présente note de travail vise à présenter les principales considérations dont les États membres, y compris la République de Corée, devraient tenir compte relativement à la réutilisation

d'infrastructures de raffinage existantes ou à l'investissement dans de nouvelles installations de production de SAF. Ces considérations visent à soutenir l'utilisation institutionnelle des SAF et de ses coproduits associés et à contribuer au développement du marché des SAF.

2. CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DE LA PRODUCTION DE SAF

2.1 D'un point de vue technique, la production de SAF génère inévitablement des coproduits en plus des SAF eux-mêmes. Ces coproduits varient en fonction de la matière première qui les compose et de la méthode de traitement, mais comprennent généralement des substances gazeuses, du diesel ou du naphtha. Ils contiennent des ingrédients biosourcés ou des composants durables dérivés de la matière première d'origine. Alors que les producteurs de SAF visent principalement à produire des SAF, la production concomitante de coproduits signifie que la production de SAF ne doit pas être considérée uniquement comme un moyen de fournir du carburant au secteur de l'aviation. Elle devrait plutôt être considérée comme un outil prometteur pour résoudre les difficultés que pose la neutralité carbone pour d'autres industries telles que le transport terrestre, le transport maritime et le bioraffinage.

2.2 Les coproduits sont utilisés pour répondre aux obligations en matière de carburants renouvelables et sont offerts sur les marchés volontaires. Par exemple, au moyen de régimes obligatoires, la République de Corée prévoit de faire passer la proportion de biodiesel à 8 % d'ici 2030, tandis que l'Union européenne exige que 29 % des carburants de transport soient renouvelables d'ici là. L'Organisation maritime internationale (OMI) considère aussi que les biocarburants utilisés pour le transport maritime sont des outils essentiels pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur maritime. En tant que coproduit, le bionaphta est utilisé comme matière première pour la production de bioplastiques ou comme composant des mélanges faits à partir de l'essence. Bien que le marché du bionaphta ne soit pas entièrement couvert par le régime obligatoire existant, la croissance annuelle du marché, laquelle est stimulée par la demande du secteur privé, devrait se situer entre 14 et 19 %.

3. CERTIFICATION DE LA DURABILITÉ ET UTILISATION AMÉLIORÉE DES SAF

3.1 L'OACI a approuvé des programmes de certification de la durabilité (SCS) pour les SAF dans le cadre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Dans différentes régions et différents pays, des programmes obligatoires et des mécanismes fondés sur des mesures incitatives pour les biocarburants, y compris les SAF, sont mis en œuvre en conjonction avec des systèmes de certification de la durabilité reconnus.

3.2 La certification de la durabilité est une condition essentielle pour garantir l'intégrité environnementale des carburants, l'accent étant mis sur la durabilité de la matière première. La chaîne de contrôle du système de certification de la durabilité des SAF est fondée sur la méthode du bilan-matières, selon laquelle la durabilité de la matière première et chaque étape de la production sont évaluées, et les crédits attribués au titre du système sont répartis entre les produits qui en résultent. Or, la transparence et la crédibilité dans l'attribution desdits crédits aux produits sont des éléments essentiels.

3.3 Toutefois, dans la pratique, selon le système de certification de la durabilité mis en place au titre du CORSIA, les coproduits générés lors de la production de SAF admissibles CORSIA sont traités sur le marché comme des produits dérivés du pétrole conventionnels, bien qu'ils soient reconnus comme des carburants renouvelables selon d'autres systèmes de certification.

3.4 Comme le cadre CORSIA ne reconnaît pas la durabilité des coproduits autres que les SAF admissibles CORSIA, les producteurs qui se conforment au système n'ont rien sur lequel s'appuyer pour que la durabilité de leurs coproduits soit reconnue et doivent composer avec l'absence de compatibilité avec les autres systèmes internationaux qui accordent des crédits attestant de la durabilité de ces coproduits. Par conséquent, ils sont plus susceptibles de privilégier la production de SAF dans le cadre de régimes où la durabilité des coproduits peut être reconnue, plutôt que de produire des SAF admissibles CORSIA.

4. CONCLUSION

4.1 Les projections concernant la production de SAF dans diverses régions et divers pays indiquent une forte tendance à la hausse, ce qui entraînera également une hausse de la production des coproduits SAF. Compte tenu du coût de production élevé des SAF, il faut que la valeur marchande de ces coproduits soit juste afin d'assurer la viabilité économique globale de la production de SAF.

4.2 Compte tenu de la disponibilité limitée des matières premières SAF à l'heure actuelle, un examen de la compatibilité des systèmes de certification s'impose afin de permettre l'utilisation de matières premières durables dans toute une série de produits combustibles. Une telle harmonisation pourrait également contribuer à garantir les volumes d'approvisionnement en SAF.

4.3 Par conséquent, les cadres de certification actuels et futurs, qu'ils soient établis par les États membres de l'OACI ou par d'autres organismes internationaux, devraient tenir compte de la possibilité que des coproduits soient utilisés selon d'autres régimes nationaux ou régionaux. En outre, il serait souhaitable que le CORSIA autorise l'utilisation de coproduits dérivés de SAF admissibles CORSIA dans d'autres secteurs industriels.

4.4 Faciliter l'utilisation mondiale des coproduits SAF permettrait non seulement de soutenir la première phase de l'accroissement de l'échelle d'approvisionnement en SAF, mais aussi d'atteindre la neutralité carbone dans d'autres secteurs.