



## ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

#### MISE EN ŒUVRE DU CORSIA ET RECONNAISSANCE DE SES CARBURANTS ADMISSIBLES

(Note présentée par le Qatar)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail souligne l'inquiétude de l'État du Qatar de voir les exploitants aériens risquer de finir par utiliser les carburants à faible teneur en carbone en application d'une mosaïque de règlements nationaux ou régionaux susceptibles de complexifier la mise en conformité et de faire double emploi, ou d'introduire des disparités de niveau d'engagement. L'OACI doit orienter ce processus en définissant quelques principes pour accélérer l'adoption et l'utilisation des carburants admissibles au titre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prier instamment le Conseil de l'OACI et la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs de s'accorder sur une feuille de route mondiale pour l'utilisation des carburants admissibles CORSIA (à savoir, les SAF et les LCAF) étant donné que le leadership de l'OACI sur cette question est crucial si l'on veut éviter les perturbations qui pourraient découler de la multitude de programmes locaux et régionaux en matière de SAF ;
- b) encourager les États membres à adopter un ensemble de principes liés à l'utilisation des carburants admissibles CORSIA suivant les indications du § 3.1, alinéa b) ci-dessous.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique – <i>Protection de l'environnement</i>   |
| <i>Incidences financières :</i> | Les activités visées dans la présente note devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2023-2025 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le plan d'activités 2023-2025. |
| <i>Références :</i>             | <ul style="list-style-type: none"><li>• Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019)</li><li>• Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI</li><li>• Résolution A40-19 de l'Assemblée de l'OACI</li></ul>                                 |

## 1. INTRODUCTION

1.1 L'État du Qatar se félicite du leadership et de la détermination de l'OACI et du secteur de l'aviation à s'attaquer aux émissions de CO<sub>2</sub> et aux changements climatiques en utilisant les carburants d'aviation ayant une empreinte carbone moindre.

1.2 Les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), connus sous le nom de carburants admissibles CORSIA, constituent l'un des éléments de mise en œuvre de l'Annexe 16 de l'OACI – *Protection de l'environnement*, volume IV – *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, et font partie du panier de mesures de l'OACI pour la réduction des émissions de l'aviation internationale. Le CORSIA permet aux exploitants d'aéronefs de réduire leurs obligations de compensation en utilisant les carburants admissibles CORSIA.

## 2. CARBURANTS ADMISSIBLES CORSIA

2.1 *Carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et carburants d'aviation durables (SAF)*

2.1.1 Les technologies d'appui à la production des LCAF sont bien connues, notamment l'électricité à faible intensité de carbone, le captage et le stockage du carbone (CSC), et l'hydrogène renouvelable et à faible intensité de carbone. Plusieurs technologies sont entièrement disponibles et peuvent être immédiatement mises en œuvre, y compris les meilleures pratiques en matière de réduction du rejet, du torchage et de gestion des émissions fugitives, surtout pour le méthane (bien connu pour être plus de 25 fois plus puissant que le dioxyde de carbone dans le piégeage de la chaleur dans l'atmosphère).

2.1.2 C'est pourquoi nous sommes très confiants que les LCAF seront offerts sur le marché bien avant 2030, grâce à une forte augmentation de la production, et soutiendront non seulement une démarche à court terme vers la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), mais seront également suivis par la commercialisation de volumes croissants de SAF qui doivent être mélangés au carburéacteur classique. Le mélange de LCAF et de SAF semble être le moyen plus efficace d'obtenir une réduction substantielle de l'intensité de carbone nécessaire lors du déploiement par phases de l'industrie de production des SAF (*voir le Scénario 3 dans le Tableau 1 ci-dessous*). Il est important de souligner la différence entre les LCAF et les SAF qui tient au fait que les LCAF ne dépendent pas de la disponibilité des matières premières ou des restrictions de mélange. En d'autres termes, une fois qu'un LCAF est produit par une installation, tout le carburéacteur raffiné par cette installation est classé comme LCAF, ce qui lui confère un énorme avantage pour répondre à la demande à court et à moyen terme de carburants à faible émission de carbone (*voir le Scénario 1 dans le Tableau 1 ci-dessous*).

2.1.3 Les carburants d'aviation durables sont un élément important dans la réalisation d'un éventuel objectif ambitieux à long terme convenu; toutefois, plusieurs obstacles limitent leur production/augmentation immédiate, et les États en sont encore à la phase exploratoire d'étude de faisabilité de la production de SAF dans un contexte de hausse de leurs coûts qui a des conséquences sur la connectivité du transport aérien.

2.1.4 Le Programme ACT-SAF de l'OACI (Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables) est une importante initiative qui doit être étendue aux autres carburants d'aviation. L'OACI doit veiller à doter tous États membres des moyens nécessaires en renforçant leurs capacités, en leur fournissant l'appui financier et en assurant le transfert des technologies.

2.1.5 Certaines filières de production et certaines technologies considérées comme les plus prometteuses pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, à savoir l'utilisation du CO<sub>2</sub> atmosphérique capturé et le développement de l'hydrogène vert et de l'hydrogène bleu pour la production du « kérosène synthétique » qui nécessitent encore d'importants travaux et leur rentabilité doit être démontrées pour un déploiement à grande échelle.

2.1.6 Par ailleurs, il subsiste d'importants défis à relever, surtout en ce qui concerne la certification des SAF et la multiplicité des critères de durabilité pour la certification des SAF. L'industrie devrait réexaminer les critères de durabilité de la plupart des matières premières utilisées actuellement et déterminer si ces matières premières répondent aux aspirations à long terme. Par ailleurs, le manque d'un registre mondial pour suivre l'utilisation des SAF certifiés et retirer/compenser leur réduction des émissions CO<sub>2</sub>, reste un écueil majeur.

2.1.7 Tableau 1 : Divers scénarios pour différents ratios de LCAF et de SAF de la filière carburant, ainsi que leur disponibilité et leur faisabilité

| Scénario  | Scénario 1  | Scénario 2   | Scénario 3  | Scénario 4  |
|---|---|--|---|---|
| <b>Ratios de la filière carburant (LCAF et SAF)</b>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 100 % LCAF</li> <li>• 0 % SAF</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 50 % LCAF</li> <li>• 50 % SAF</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0 % LCAF</li> <li>• 100 % SAF</li> </ul> |
| <b>Réduction des émissions grâce à la filière carburant</b> | 10 % de réduction des émissions   | 40 % de réduction des émissions  | 45 % de réduction des émissions   | 80 % de réduction des émissions   |
| <b>Disponibilité et faisabilité</b>                         | Disponibilité la plus élevée<br>Faisabilité la plus élevée                        | Faible disponibilité<br>Faisabilité faible                                       | Faible disponibilité (SAF)<br>Faisabilité faible (SAF)                            | Indisponible<br>Faisabilité la plus faible  |

### 3. RECOMMANDATION

3.1 L'État du Qatar appelle la 41<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI à :

- a) prier instamment le Conseil de l'OACI et la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs à trouver un accord sur une feuille de route mondiale pour l'utilisation des carburants admissibles CORSIA (à savoir les SAF et les LCAF), puisque le leadership de l'Organisation sur cette question est essentiel pour éviter des perturbations engendrées par la diversité des plans locaux et régionaux ;
- b) appeler les États membres de l'OACI à adopter les principes suivants pour l'utilisation des carburants admissibles CORSIA :
  - i. encourager l'utilisation des carburants admissibles CORSIA (au lieu de pénaliser les compagnies aériennes ou de taxer le carburéacteur à base des énergies fossiles) ;
  - ii. reconnaître les LCAF comme carburants admissibles CORSIA dans les règlements nationaux ou régionaux sur l'utilisation des SAF ;

- iii. dissocier la réduction des émissions grâce aux SAF de la livraison physique et reconnaître le système Book & Claim (« réserver et réclamer ») sans aucune restriction géographique ;
- iv. établir un système de registre mondial convenu et harmonisé (qui ne fait pas un double comptage des réclamations de réduction des émissions de la Portée 1 et de la Portée 3) pour la certification, la vérification, les échanges, et le retrait des crédits de réduction des émissions découlant de l'utilisation ou de la commercialisation de carburants admissibles CORSIA ;
- v. examiner les accords commerciaux à long terme existants entre les compagnies aériennes et les fournisseurs de carburants et maintenir le statut des carburants admissibles sur la base de la date de signature des contrats pour ce qui est de la période de validité des contrats commerciaux, avant d'apporter d'éventuels changements aux critères de durabilité des carburants admissibles CORSIA. Toute modification des critères de durabilité devra mettre en évidence les dates d'entrée en vigueur afin d'éviter toute interférence avec les arrangements contractuels existants.