



**NOTE DE TRAVAIL**

**TROISIÈME CONFÉRENCE SUR L'AVIATION  
ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS (CAAF/3)**

**Dubaï (Émirats arabes unis), 20 – 24 novembre 2023**

**Point 2 : Politiques subsidiaires visant à promouvoir le développement et l'utilisation d'une énergie plus propre pour l'aviation**

**PRISE EN CONSIDÉRATION DE TOUTES LES MATIÈRES PREMIÈRES  
DANS LA PRODUCTION DES SAF**

(Note présentée par le Brésil et Singapour)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail souligne que les SAF ne doivent privilégier aucune matière première ni aucune technologie et préconise d'accepter à l'échelle mondiale des matières premières qui répondent aux critères d'admissibilité du CORSIA de l'OACI. Cela permettra d'élargir les options concernant l'offre de matières premières, de réduire les risques liés aux investissements concernant les SAF afin d'en accroître la production et de diminuer les coûts, et d'accélérer aussi la transition verte de l'aviation internationale.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 3.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation d'ici 2050. Toutefois, même si de plus en plus d'initiatives sont lancées pour utiliser ces carburants, les niveaux de production actuels restent extrêmement faibles et représentent seulement 0,1 % de la consommation totale de carburant d'aviation.

1.2 La production de SAF est fortement tributaire de la disponibilité de matières premières durables appropriées et rentables. À court et à moyen terme, la production de SAF, à travers différentes filières – par exemple, hydrotraitement d'esters et d'acides gras (HEFA), transformation d'alcool en carburéacteur (AtJ) et Fischer-Tropsch (FT) – dépend en grande partie des matières premières [(déchets gras, huiles et graisses usagées ou autres huiles et graisses (FOG), sucre et mélasse, déchets solides municipaux, et résidus agricoles et forestiers)]. Une partie des huiles et graisses est rare et limitée, tandis que les déchets solides municipaux et la biomasse nécessiteraient des investissements pour augmenter la logistique et l'infrastructure nécessaires au prétraitement et au traitement. Cela rend déjà difficile la production de SAF.

1.3 Cependant, en plus de ces difficultés, certains États ont imposé des restrictions sur certaines matières premières d'origine agricole, y compris leurs déchets et résidus, aux fins de production de SAF. Cette situation est induite par de supposées préoccupations concernant le changement indirect d'affectation des sols (ILUC), la biodiversité et l'impact sur l'environnement, mais la base scientifique et factuelle sous-jacente reste à établir. Les questions relatives aux matières premières étaient déjà couvertes par le CORSIA et les programmes concernant la durabilité. Les restrictions supplémentaires visant les matières premières dans certains États créent des incohérences dans les politiques et les règles concernant les SAF au-delà des frontières, ce qui augmente les coûts de mise en conformité pour les compagnies aériennes et les producteurs de SAF. L'accès aux matières premières utiles à la production de SAF en serait ainsi limité, l'offre potentielle en SAF aussi, ce qui entraînerait une augmentation des coûts de ces carburants.

## 2. PRINCIPALES PRÉOCCUPATIONS ET RECOMMANDATIONS

2.1 À court et moyen terme, la production de SAF sera limitée par la disponibilité générale des matières premières en raison de contraintes touchant à l'offre ainsi que de la concurrence d'autres secteurs des transports (par exemple, transport maritime et routier et secteur de l'énergie) qui utilisent la biomasse solide pour le chauffage et la production d'électricité. Le secteur aérien devra s'appuyer sur les SAF à court et moyen terme, étant donné qu'il n'existe pas d'énergie plus propre efficace pour les vols moyen-courriers et long-courriers ; il est donc crucial que les matières premières disponibles soient priorisées pour l'aviation et produites de manière durable.

2.2 Il est nécessaire d'augmenter la disponibilité des matières premières dans différentes régions afin de débloquer la production de SAF à l'échelle mondiale et d'éviter une situation où cette production se concentre dans certaines régions. Du point de vue de l'analyse du cycle de vie, le volume des émissions de carbone produites pour mobiliser les SAF dans le monde serait plus élevé si ces carburants n'étaient produits qu'à certains endroits. Sans diversification des matières premières et sans un accès mondial à celles-ci, la production de SAF restera limitée et ces carburants continueront d'être beaucoup plus coûteux que les carburateurs classiques. Cela augmenterait les coûts de mise en conformité et imposerait un fardeau financier important au secteur aérien pour intensifier le déploiement des SAF et atteindre ainsi l'objectif du LTAG sur le plan des SAF.

2.3 Outre l'élargissement de l'offre de matières premières, des règles cohérentes devraient aussi exister concernant l'acceptabilité des matières premières et les critères de durabilité applicables afin de développer la production de SAF. Les carburateurs classiques sont des produits de base qui font l'objet d'un vaste commerce transfrontière en unités standardisées afin d'améliorer l'accès et la transparence des prix pour les compagnies aériennes. Des règles compliquées ou imbriquées sur les matières premières empêcheront d'augmenter la production de SAF et d'atteindre le même niveau de standardisation. Comme les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres peuvent contribuer le plus fortement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici 2050, il est impératif de créer le bon cadre réglementaire pour produire, échanger et utiliser les SAF en grande quantité, à l'instar des carburateurs classiques d'aujourd'hui.

2.3.1 Certaines matières premières d'origine agricole sont exclues en raison de supposées préoccupations concernant l'environnement sans que des études ni analyses solides sur le cycle de vie ne soient faites ni que des protocoles de surveillance, de déclaration et de vérification ne soient mis en place pour assurer la transparence et la traçabilité de la production de matières premières. Comme les SAF n'en sont encore qu'à leurs balbutiements, il y aurait lieu de n'exclure prématurément aucune matière première susceptible de convenir le mieux à la production de SAF sans réflexions solides étayées par des données. Une approche fragmentée de l'acceptation des matières premières entravera l'accès à certaines de ces matières, en particulier celles à forte teneur en acides gras et en énergie, qui permettent pourtant de produire des SAF à plus grande échelle et à des coûts plus bas. Il est donc nécessaire d'établir des règles claires et cohérentes pour donner de la certitude à la demande en vue de réduire les risques liés aux

investissements pour les investisseurs et les financiers, et encourager davantage de producteurs à produire des SAF.

### 3. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) constater que les SAF doivent tenir compte de toutes les matières premières afin de soutenir le développement de leur production ;
- b) n'exclure aucune matière première en particulier, tant qu'elle répond aux critères de durabilité du CORSIA et contribue à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> requise ;
- c) prendre acte des critères de durabilité du CORSIA, des programmes de certification de la durabilité et de la méthodologie d'évaluation des émissions tout au long du cycle de vie en tant que base acceptée de l'admissibilité des SAF.

— FIN —