



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 4 : Financement d'une énergie plus propre

FINANCEMENT D'UNE ÉNERGIE PLUS PROPRE

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note contient des informations sur les travaux de l'OACI visant à faciliter l'accès au financement d'une énergie plus propre pour l'aviation, notamment au moyen des dialogues avec les institutions financières, les producteurs énergétiques et les États et de leurs principales conclusions, ainsi que des ressources pertinentes de l'OACI visant à soutenir ce financement.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 5.

1. INTRODUCTION

1.1 La 41^e session de l'Assemblée de l'OACI a pris note « du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme ». Elle a également noté que « des investissements considérables de la part des États sont requis, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation » (résolution A41-21, paragraphe 17).

1.2 À cet égard, l'OACI s'est efforcée de faciliter l'accès aux capacités d'investissement publiques et privées ainsi qu'au financement des institutions financières telles que les banques de développement, en particulier pour les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Cet effort se poursuit dans le cadre de la mise en œuvre du LTAG et du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF).

1.3 L'accès aux ressources financières est particulièrement crucial pour la mise en œuvre des SAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, car l'utilisation à plus grande échelle de carburants en faveur du LTAG nécessiterait des investissements d'environ 3 200 milliards de dollars US d'ici à 2050¹.

¹ Selon le Rapport sur le LTAG de l'OACI, disponible à l'adresse : <https://www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx>

2. DIALOGUES AVEC LES ORGANISMES DE FINANCEMENT ET LES ÉTATS

2.1 Activités de dialogue de l'OACI avec les organismes de financement et les producteurs énergétiques

2.1.1 De septembre à novembre 2022 (avant même la 41^e Assemblée), le Secrétariat de l'OACI a organisé des échanges initiaux sur le financement, sous forme de réunions en ligne, avec des organismes de financement publics et privés dans les régions suivantes : EURNAT, ESAF et WACAF (12 septembre 2022) ; NACC et SAM (12 septembre 2022) ; APAC (13 septembre 2022) ; et MID (29 novembre 2022) ; ces réunions ont rassemblé les huit institutions financières publiques², neuf institutions privées³ et la Fondation ClimateWorks.

2.1.2 Le 28 mars 2023, le Conseil de l'OACI a tenu une réunion informelle avec des représentants de haut niveau des institutions financières internationales (IFI) suivantes : Banque africaine de développement, Banque de développement des Émirats, Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Banque européenne d'investissement, Banque interaméricaine de développement et Banque mondiale, y compris des contributions du Groupe d'action du transport aérien (ATAG). Le 15 juin 2023, le Conseil de l'OACI a tenu un échange de vues de haut niveau avec les banques privées et les sociétés d'investissement suivantes : BNP Paribas, Caisse de dépôt et de placement du Québec, Bank of America, Breakthrough Energy, GenZero, Meridiam, Impact on Sustainable Aviation, y compris des contributions de l'ATAG. Le 20 juin 2023, le Conseil de l'OACI a tenu un autre échange de vues de haut niveau avec les producteurs énergétiques suivants : ARAMCO, ENI, ExxonMobil, Gevo, Indian Oil Corporation, Neste, Petrobras, Shell et TotalEnergies.

2.1.3 Ces réunions informelles du Conseil visaient à :

- a) souligner l'importance de la mise en œuvre et de l'utilisation à plus grande échelle des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation, en vue d'atteindre l'objectif de « zéro émissions nettes » fixé par le LTAG d'ici à 2050 ;
- b) discuter de l'importance de débloquer des investissements importants pour financer le développement à grande échelle des énergies plus propres dans l'aviation, conformément à l'objectif du LTAG ;
- c) procéder à des échanges de vues sur les possibilités de financement et de partenariat avec les banques et les investisseurs qui soutiennent la décarbonation de l'aviation ;
- d) étudier le rôle de l'OACI visant à faciliter l'accès au financement en vue d'atteindre le LTAG.

2.1.4 L'État des lieux de l'OACI, organisé en juillet 2023, a consacré une journée entière à des exposés et à des discussions sur le financement de la réalisation du LTAG. Deux groupes d'experts ont réuni des organismes de financement, des États et des parties prenantes actifs dans le financement des SAF,

² Banque brésilienne de développement (BNDES), Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ), Banque de développement des Émirats (EDB), Banque arabe pour le développement économique en Afrique (BADEA), Banque africaine de développement (BAD), Banque asiatique de développement (BASD), Banque mondiale, Fonds vert pour le climat (FVC).

³ SmartEnergy, ING Group, Green Investment Group, First Abu Dhabi Bank (FAB), Arab Investment & Export Credit Guarantee Corporation (Dhman), GenZero, Deutsche Bank, Investor Group on Climate Change, Banque de Montréal (BMO).

des LCAF et des énergies plus propres pour l'aviation. Le premier groupe d'experts⁴ a donné un aperçu des évolutions les plus récentes en matière de financement des SAF, y compris les investissements dans de nouvelles installations de production de SAF, les estimations des besoins de financement des SAF pour développer le secteur, et les activités visant à établir des alliances stratégiques régionales et mondiales entre les parties prenantes et les investisseurs. Le second groupe d'experts⁵ a permis de mieux comprendre comment les moyens de mise en œuvre, tels que l'adoption de feuilles de route stratégiques, les programmes de renforcement des capacités et le financement d'études de faisabilité pour le développement des SAF, pourraient contribuer à débloquer des financements.

2.2 Principaux enseignements des dialogues de l'OACI avec les organismes de financement et les producteurs énergétiques

2.2.1 Les dialogues de l'OACI avec les organismes de financement et les producteurs énergétiques ont permis d'établir les points clés ci-après :

- Les organismes de financement manifestent un vif intérêt pour la mise en œuvre des SAF, bien que le niveau de compréhension des possibilités offertes par les SAF soit inégal selon les organismes et les régions. L'engagement de l'OACI auprès d'eux est utile pour combler les lacunes dans les connaissances, en ce qui concerne notamment la faisabilité technique de la mise en œuvre des SAF à très court terme ;
- Du point de vue des organismes de financement et des producteurs énergétiques, si les investissements comportent des risques non négligeables (en raison de la volatilité des prix des matières premières et du pétrole brut, des dépenses d'investissement et/ou d'exploitation élevées, du manque de politiques/de financement), les SAF sont néanmoins de plus en plus perçus comme une possibilité d'investissement rentable, affichant des perspectives de revenus stables à long terme, dans l'attente du soutien qu'apporterait un cadre réglementaire prévisible ;
- En effet, les organismes de financement et les producteurs énergétiques considèrent qu'il est essentiel de disposer de cadres réglementaires prévisibles, à long terme et harmonisés ainsi que de financements publics pour contribuer à la réduction des risques liés aux investissements dans les SAF. Les investisseurs sont davantage enclins à financer des projets SAF si ceux-ci s'inscrivent dans un cadre politique clair et harmonisé ;
- Des exigences strictes en matière de durabilité et des méthodes fiables de certification de la durabilité constituent une condition préalable essentielle pour que les organismes de financement et les producteurs énergétiques puissent prendre des décisions d'investissement ;
- Plusieurs organismes de financement ont déjà commencé à soutenir des projets SAF et/ou gèrent des instruments de financement (tels que les subventions, les marchés publics, les prêts, les garanties, les fonds propres, les obligations, les partenariats

⁴ ATAG, Association internationale du transport aérien, Shell, Citibank (qui représente également la Net-Zero Banking Alliance), Intesa Sanpaolo (qui représente également la Renewable and Low Carbon Fuels Value Chain Industrial Alliance), Hamilton Clark et ministère des transports du Royaume-Uni.

⁵ Commission européenne, ICF International, Émirats arabes unis, C-SAF, Forum économique mondial, États-Unis et Secrétariat de l'OACI.

public-privé, les incitations fiscales et autres) au titre desquels les SAF pourraient être éligibles à un financement ;

- Dans certains cas, il semble y avoir un décalage entre les investisseurs et les acteurs des SAF/de l'industrie aéronautique, ce qui peut être résolu en réunissant toutes les parties prenantes et les organismes de financement dans le cadre de plateformes mondiales ou régionales visant à faciliter la collaboration.

2.3 Activités de dialogue de l'OACI avec les États sur le financement

2.3.1 Dans le cadre du programme ACT-SAF (voir CAAF/3-WP/7), le Secrétariat de l'OACI a mené environ 55 entretiens exploratoires auprès des États et organisations partenaires du Programme ACT-SAF. En réponse à l'enquête sur les besoins des États, 67 % d'entre eux ont demandé l'assistance du programme pour répertorier les solutions de financement pour les SAF, les LCAF et d'autres solutions énergétiques plus propres et pouvoir y accéder.

2.3.2 En avril et en mai 2023, chacun des cinq séminaires régionaux de l'OACI sur l'environnement (voir CAAF/3-WP/2) a consacré une demi-journée à la question du financement, et le Secrétariat de l'OACI a présenté la demande de l'Assemblée sur le financement, les besoins d'investissement pour les SAF, les LCAF et d'autres énergies plus propres, selon les estimations du rapport LTAG, ainsi que des informations de base sur le financement d'un projet SAF. Les États ont également été invités à partager leur expérience (défis et possibilités) relative à l'obtention et/ou à l'octroi de financements publics ou privés pour des projets d'énergie plus propre liés à l'aviation.

2.3.3 L'État des lieux de l'OACI, organisé en juillet 2023, a consacré une journée entière à des exposés et à des discussions sur le financement de la réalisation du LTAG. Deux tables rondes, auxquelles ont participé des États et des banques multilatérales de développement (BMD), ont examiné la question du financement des SAF, des LCAF et des énergies plus propres pour l'aviation. La première table ronde⁶ a permis un échange de points de vue sur les besoins et les défis en matière de financement des infrastructures de production de carburant ainsi que des secteurs aéronautique et des combustibles, sur les possibilités dont disposent les États et les BMD et le rôle qu'ils peuvent jouer pour réduire les risques des projets, sur les conditions préalables essentielles pour que les BMD évaluent positivement le financement d'un projet, et sur les secteurs concurrents dans l'accès au financement et au financement mixte. La seconde table ronde⁷ a fait part de ses réflexions sur les travaux en cours de l'OACI en ce qui concerne la préparation du pilier financier des résultats éventuels de la CAAF/3.

2.4 Principaux enseignements des dialogues de l'OACI avec les États sur le financement

2.4.1 Les dialogues de l'OACI avec les États sur le financement ont permis d'établir les points clés ci-après :

- Des politiques de financement efficaces (y compris des incitations fiscales et des financements mixtes) dans le domaine des énergies renouvelables (solaire, éolien) pourraient être utiles pour stimuler les investissements privés dans les SAF et les énergies plus propres pour l'aviation, et pour favoriser l'expansion du marché ;

⁶ Chili, Kenya, Nigéria, Banque européenne pour la reconstruction et le développement, Banque européenne d'investissement et Banque interaméricaine de développement.

⁷ Brésil, France, Inde, Malaisie, États-Unis et Royaume-Uni, ainsi que le Groupe restreint du CEC du Conseil de l'OACI.

- Les États ont un rôle clé à jouer dans la définition des programmes de financement des BMD pour réduire les risques liés aux dépenses d'investissement dans les projets SAF, par exemple au moyen de prêts à des conditions avantageuses ;
- La réussite de l'expansion du secteur des SAF ne peut reposer uniquement sur des obligations (p. ex. des mandats), mais devra également s'appuyer sur des incitations financières ;
- Si toutes les régions du monde n'ont pas la possibilité d'adopter des incitations financières ou fiscales à grande échelle, de tels programmes dans certains États peuvent non seulement profiter aux marchés nationaux, mais aussi débloquer le financement de projets SAF dans d'autres parties du monde ;
- Des cadres réglementaires clairs, à long terme et harmonisés constituent une condition préalable essentielle pour que les banques investissent dans des projets SAF, en particulier la certitude de la durabilité des matières premières et des réductions d'émissions connexes sur l'ensemble du cycle de vie ;
- L'intégration de la question intersectorielle de la décarbonation de l'aviation dans un débat plus large sur la transition énergétique au sein d'autres enceintes intergouvernementales et l'établissement d'un lien entre les marchés développés et les marchés en développement peuvent offrir davantage de possibilités de financement.

3. RESSOURCES PERTINENTES DE L'OACI SUR LE FINANCEMENT

3.1 Document d'orientation — *Financing Aviation Emission Reductions* [Financement des réductions d'émissions de l'aviation]

3.1.1 En 2017, un document d'orientation⁸ sur le « Financement des réductions d'émissions de l'aviation » a été établi dans le cadre du projet d'assistance conjoint OACI-PNUD-FEM : « *Transformer le secteur mondial de l'aviation : Réduction des émissions de l'aviation internationale* ». L'objectif de ce document est d'informer les États membres de l'OACI sur la manière de financer des projets qui peuvent être mis en œuvre pour réduire les émissions de CO₂ provenant des activités de l'aviation internationale. Ce rapport comprend un premier aperçu du financement des projets, des obstacles au financement de la lutte contre les changements climatiques dans les pays en développement, des rôles des secteurs public et privé, des types d'instruments de financement et des types d'organisations actives dans les programmes de financement de la lutte contre les changements climatiques. Ce document porte principalement sur les projets d'énergie renouvelable, mais il permet de comprendre les mécanismes de financement qui peuvent s'appliquer aux projets SAF, LCAF et d'autres projets d'énergie plus propre pour l'aviation.

3.2 Document d'orientation — Plans d'action des États

3.2.1 L'OACI a étoffé et mis à jour le Doc 9988 — *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*, qui vise à aider les États membres à établir et à mettre en œuvre leurs plans d'action (voir CAAF/3-WP 3 et 7). La préparation volontaire des plans d'action des États aide ces derniers à définir les mesures concrètes qu'ils prendront pour mettre en œuvre les SAF, les LCAF et des énergies plus propres, ainsi que les besoins d'assistance particuliers auxquels

⁸ [FinancingLowCarbonAirportGuidance_4 \(icao.int\)](https://www.icao.int/Doc9988/FinancingLowCarbonAirportGuidance_4)

il sera nécessaire de répondre pour mettre en œuvre ces mesures, notamment en matière de financement. Cela permet à l'OACI de comprendre et, si cela est possible, de contribuer à satisfaire les besoins de financement particuliers des États.

3.2.2 Ce document d'orientation fait actuellement l'objet d'une révision, qui vise notamment à fournir des informations plus détaillées aux États membres sur l'évaluation de leurs besoins financiers, afin que les États soient en mesure de communiquer leurs besoins de financement aux investisseurs et, en conséquence, d'attirer les fonds nécessaires à la mise en œuvre des SAF, des LCAF et d'une énergie plus propre, conformément aux plans d'action des États.

3.3 Manuel et modèle d'étude de faisabilité ACT-SAF

3.3.1 Dans le cadre du Programme ACT-SAF, l'OACI a établi un modèle harmonisé pour les études de faisabilité des SAF (voir CAAF/3-WP/7). Ce modèle, qui a été élaboré avec la contribution des partenaires ACT-SAF des États et du secteur, vise à constituer une base commune de renseignements à fournir dans les études de faisabilité des SAF. Grâce à la cohérence de la structure et du contenu des études de faisabilité des SAF, les organismes de financement et les investisseurs accéderont plus facilement aux informations sur les besoins de financement et la viabilité économique des projets SAF. Cela devrait faciliter la prise de décisions des organismes de financement et, de ce fait, l'efficacité des études de faisabilité pour attirer les investissements.

4. AUTRES TRAVAUX DE L'OACI

4.1 En ce qui concerne le financement, la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI a demandé au Conseil « de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin » [résolution A41-21, paragraphe 18, point a)].

4.2 L'Assemblée a également demandé au Conseil « d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI » [résolution A41-21, paragraphe 18, point b)]. Le Conseil poursuit ses travaux pour répondre à la demande de l'Assemblée.

4.3 Le Secrétariat a présenté une proposition pour l'initiative de pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI afin de faciliter l'accès aux capacités d'investissement public et privé et au financement des institutions financières, en accordant une attention particulière aux pays en développement et aux États ayant des besoins particuliers, pour des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale. Ce pôle aurait pour activités principales : d'établir un mécanisme d'échange pour des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale permettant ainsi aux investisseurs d'évaluer et de définir des projets adaptés, de faciliter l'élaboration d'instruments financiers et de mécanismes d'atténuation des risques, de favoriser les partenariats public-privé, de fournir l'assistance technique et le renforcement des capacités en matière de financement, ainsi que mener des activités de sensibilisation et de promotion (voir note CAAF/3-IP/5).

4.4 Le projet serait mené en trois phases : 1) planification et mise en place ; 2) opérationnalisation et mise en œuvre ; et 3) expansion et amélioration continue. L'élaboration de la structure détaillée du pôle d'investissement financier est en cours. Outre la mise en place d'une petite équipe du Secrétariat qui sera la courroie de transmission à l'OACI pour ces activités, une structure de gouvernance adaptée sera établie pour assurer la coordination à l'échelle du Secrétariat et il est envisagé de créer un forum dans le cadre duquel seront communiqués les retours d'information et les propositions de parties prenantes clés de l'externe.

5. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

5.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre en compte les informations contenues dans le présent document concernant les travaux de l'OACI visant à faciliter l'accès au financement d'une énergie plus propre pour l'aviation, notamment au moyen des dialogues avec les institutions financières et les États et de leurs principales conclusions, ainsi que des ressources pertinentes de l'OACI visant à soutenir ce financement ;
- b) souligner l'importance de la poursuite des travaux de l'OACI pour répondre à la demande de la résolution A41-21 de l'Assemblée concernant le financement de projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale ;
- c) faire usage des informations contenues dans le présent document, en vue de l'examen des résultats de la CAAF/3.