



**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**

**MESURES SUPPLÉMENTAIRES À PRENDRE POUR STIMULER LE CAPITAL PRIVÉ  
ET MINIMISER LE RISQUE QUI LUI EST ASSOCIÉ EN VUE DE FACILITER L'ACCÈS  
AU FINANCEMENT D'UNE ÉNERGIE DE L'AVIATION PLUS PROPRE**

(Note présentée par le Kenya)

**RÉSUMÉ**

La présente note met en lumière les mesures supplémentaires à prendre pour stimuler le capital privé et minimiser le risque qui lui est associé en vue de faciliter l'accès au financement d'une énergie de l'aviation plus propre.

L'accès au financement demeure un facteur clé dans l'effort de renforcement des investissements dans les SAF et dans une énergie d'aviation plus propre en vue d'atteindre la cible mondiale de zéro émission nette de CO<sub>2</sub> d'ici 2050. En outre, l'ampleur du financement nécessaire pour libérer la croissance du secteur des carburants d'aviation durable (SAF) dépasse la capacité de financement et d'emprunt de nombreux États, en particulier les pays émergents et les pays en développement. Bien qu'un dialogue récent du secteur avec les institutions financières ait porté sur les perspectives de disponibilité suffisante de fonds réservés à l'investissement dans une énergie plus propre pour l'aviation, le capital privé n'a pas encore atteint le juste équilibre entre risque et rendement dans ce secteur naissant, raison pour laquelle la demande dépasse actuellement l'offre en matière de SAF.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

**1. INTRODUCTION**

1.1 Le rapport de l'OACI<sup>1</sup> sur les financements de la lutte contre les changements climatiques indique que l'aviation civile internationale ne dispose actuellement d'aucun mécanisme de financement spécialisé en rapport avec les changements climatiques et les SAF. L'aviation civile internationale n'est pas

<sup>1</sup> <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

couverte par le Protocole de Kyoto, ne dispose d'aucun accès aux instruments de financement souple au titre de Kyoto, comme le Fonds d'investissement pour le climat (CIF) ou le Mécanisme pour un développement propre (MDP), ce qui doit pousser l'OACI et les partenaires du secteur à rechercher des options de financement pour les pays en développement, entre autres interventions nécessaires pour le renforcement des capacités et la mise en œuvre d'une énergie plus propre.

1.2 Le rapport du CAEP sur l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) a évalué les coûts et les investissements associés aux scénarios de l'objectif ambitieux sur la base d'investissements provenant des États (c'est-à-dire des gouvernements) sur la configuration des aéronefs et/ou la recherche et le développement dans les systèmes énergétiques, estimés entre 15 et 180 milliards USD d'ici 2050, les coûts et investissements pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) concernant les mesures relatives à des opérations propres à l'objectif ambitieux, estimés entre 11 et 20 milliards USD d'ici 2050, les coûts et investissements pour les mesures relatives aux aéroports et à l'exploitation, aussi estimés entre 2 et 6 milliards USD sur plusieurs scénarios de l'objectif ambitieux, entre autres investissements par les fabricants d'aéronefs et les exploitants aériens (compagnies aériennes).

1.3 Tenant compte des prévisions de l'OACI sur la croissance du secteur de l'aviation civile africaine, le manque d'accès au financement, à la technologie et au renforcement des capacités par les États africains pour faire face de manière adéquate au coût de la mise en œuvre du cadre global de l'OACI pour les SAF, les LCAF et d'autres énergies d'aviation plus propres, peut poser un risque pour la croissance prévue et, si elle est laissée en attente, elle entravera la croissance du secteur de l'aviation en Afrique ainsi que la réalisation de l'objectif mondial de l'aviation en matière environnementale de zéro émission nette d'ici 2050.

1.4 Le transport aérien joue un rôle important de moteur de la croissance économique et du développement, grâce à son positionnement unique comme levier de l'intégration économique mondiale et comme fournisseur de connectivité à l'échelle nationale, régionale et internationale. Conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, il est nécessaire de mener des efforts continus et ciblés en matière de renforcement des capacités et de formation destinés aux institutions et au personnel, ainsi que de favoriser la disponibilité et l'accès au financement pour les États en développement.

## 2. ANALYSE

2.1 Les SAF présentent un potentiel prometteur au Kenya et détermineront la nouvelle incidence du secteur de l'aviation sur l'environnement, tout en contribuant déjà de manière significative à l'économie du pays, même s'ils comportent des difficultés et des opportunités particulières. Le coût élevé de la production, attribué en grande partie aux dépenses en matières premières et aux processus énergivores, constitue un premier écueil. L'absence d'infrastructures adéquates de production et d'intégration des SAF dans le paysage de l'aviation au Kenya constitue un autre obstacle qui nécessite une résolution stratégique.

2.2 Le Kenya défend aussi la politique des cieux ouverts en Afrique pour faire face aux défis actuels en matière de connectivité du transport aérien, de coût élevé du voyage aérien et de la mise en place d'une compagnie aérienne panafricaine, qui tirerait parti du marché unique africain du transport aérien (SAATM) de l'Union africaine. Par ailleurs, le Kenya s'est engagé à collaborer avec la CAFAC pour appuyer l'initiative visant à accélérer la mise au point, la production et le déploiement des SAF/LCAF en Afrique comme État pilote, au moyen d'un partage d'expériences et d'une contribution aux efforts continentaux visant à réaliser l'objectif de zéro émission nette de CO<sub>2</sub> d'ici 2050.

2.3 À l'instar de nombreux autres secteurs émergents dans les pays en développement, l'ampleur du financement nécessaire pour libérer le potentiel élevé d'une énergie plus propre dépasse les

capacités d'emprunt du bilan national et nécessite un examen de la prime de risque par le capital privé. Le secteur des SAF dans les pays en développement fait face à plusieurs défis, notamment :

- a) le différentiel de prix très élevé entre les SAF et le carburant Jet-A ;
- b) l'accès au financement et aux mesures d'incitation économique ;
- c) l'absence d'un système de financement intégré pour les infrastructures de production ;
- d) l'insuffisance d'experts techniques et d'infrastructures appropriées de recherche et développement des SAF ;
- e) l'absence de politiques et de mesures de durabilité concernant les SAF.

2.4 Le Kenya appuie les actions ambitieuses visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation à un rythme cohérent avec les efforts qui limiteront la hausse de la température moyenne mondiale à 1,5 °C.

2.5 Le Kenya soutient l'accélération de la mise au point et du déploiement des carburants d'aviation durables (SAF) dans les pays en développement de toutes les régions, tout en tenant compte des trajectoires et des priorités différentes de chaque État.

2.6 Le Kenya a participé aux discussions ouvertes lors de la consultation préalable sur les résultats de la Conférence CAAF/3, qui s'est tenue du 25 au 26 septembre 2023, au cours de laquelle le Comité du climat et de l'environnement (CEC) de l'OACI a présenté un projet de cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et d'autres énergies d'aviation plus propres, et a salué les travaux entamés par le Secrétariat de l'OACI sur une initiative « Finvest Hub » visant à faciliter l'accès au financement nécessaire pour réaliser un objectif ambitieux, et qui doivent inclure des mesures pour stimuler le capital privé tout en minimisant le risque qui lui est associé, et faciliter ainsi l'accès au financement d'une énergie d'aviation plus propre.

### 3. CONCLUSION

3.1 Le cheminement vers le déploiement des SAF au Kenya constitue indéniablement un effort à long terme, qui a le potentiel non seulement d'apporter une contribution majeure à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation, mais aussi de constituer un investissement positif dans le climat qui servira de catalyseur à la trajectoire de croissance dans le cadre d'une économie verte.

3.2 Les travaux supplémentaires de l'OACI en réponse à la demande faite par l'Assemblée dans sa résolution A41-21 sur le financement de projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale devraient s'inscrire dans une démarche multisectorielle couvrant le commerce, l'accès au financement et toute autre stratégie qui cible les faiblesses du marché et les risques qui empêchent le déploiement à grande échelle de capital privé. Par ailleurs, l'OACI devrait continuer de fournir des orientations claires aux États sur leur rôle visant à créer les conditions financières nécessaires pour attirer et accélérer les investissements dans les carburants d'aviation durable, les carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres énergies d'aviation plus propres.

**4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) envisager les mesures supplémentaires nécessaires pour stimuler le capital privé et minimiser les risques qui lui sont associés afin de faciliter l'accès au financement pour accélérer l'investissement dans l'énergie propre ;
- b) appuyer les travaux actuellement menés par l'OACI pour répondre à la demande faite par l'Assemblée dans sa résolution A41-21 relative au financement de projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale ;
- c) appuyer l'OACI comme l'indique la note CAAF/3-WP/8 sur les éléments de financement à l'appui de l'objectif ambitieux mondial à long terme, de l'initiative « Finvest Hub », conformément au paragraphe 18 de la résolution 21 de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- d) utiliser les informations fournies dans la présente note lors de l'examen des résultats de la Conférence CAAF/3.

— FIN —