



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

Point 5 : Examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables à l'horizon 2050, y compris les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, dans le but de définir un cadre mondial

FINANCEMENT D'UNE ÉNERGIE PLUS PROPRE

(Note présentée par l'Espagne au nom de l'Union européenne et de ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et d'EUROCONTROL)

RÉSUMÉ

Le financement d'une énergie plus propre devrait faire partie intégrante du cadre mondial pour une énergie plus propre en aviation. La présente note fait part des visions sur le rôle du financement à l'appui de la mise en œuvre de l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG).

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

1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa résolution A41-21, l'Assemblée convient du fait que la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à long terme de zéro émission nette de CO₂ par l'aviation internationale d'ici 2050 (LTAG) exigera des investissements considérables en vue de financer la transition vers l'objectif d'émissions nettes nulles pour l'aviation internationale d'ici 2050. Ces investissements devront provenir de plusieurs sources, notamment des investisseurs privés, qui devront en fournir la plus grande partie.

1.2 Attendu que le rapport du CAEP sur l'objectif ambitieux contient des informations utiles sur les besoins en matière d'investissement, plusieurs États ont exprimé des préoccupations concernant la manière de financer rapidement et globalement la transposition à plus grande échelle de la production de SAF dans toutes les régions où cela est nécessaire. En outre, l'aviation représente l'un des nombreux

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

secteurs qui cherchent activement à accéder à une énergie plus propre et à attirer des ressources et des investissements aux fins de la décarbonation.

2. FINANCER LA TRANSITION VERS LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES

2.1 Nous saluons l’initiative du Conseil de l’OACI visant à rassembler les investisseurs publics et privés, les producteurs d’énergie plus propre et les fournisseurs de carburant afin de les informer des possibilités de financement de la transition vers une énergie d’aviation propre, et à recenser les actions nécessaires pour canaliser ces possibilités vers le secteur de l’aviation.

2.2 À ce stade, les discussions avec les institutions financières publiques et privées ont mis en lumière l’existence de financements et la disponibilité de ces institutions à effectuer des investissements. Cependant, ces dernières ont souligné que pour favoriser l’investissement, il était nécessaire d’en minimiser le risque et d’assurer une certitude dans le long terme. Elles ont aussi indiqué que l’aviation n’était pas le seul secteur à avoir besoin d’une énergie plus propre aux fins de la décarbonation, et que la concurrence n’allait que s’intensifier lorsque davantage d’États réaliseraient les possibilités de production d’une énergie plus propre. L’adoption d’un cadre fort pour les SAF au niveau mondial, qui comporterait des objectifs quantifiés, mondiaux, collectifs et ambitieux et garantirait l’intégrité environnementale des carburants, peut jouer un rôle essentiel dans cette initiative et contribuer à stimuler les investissements.

2.3 La Conférence CAAF/3 offre une occasion unique aux acteurs de l’aviation internationale d’envoyer un signal fort et unifié aux investisseurs du monde entier pour souligner qu’une énergie d’aviation plus propre constitue une priorité urgente dans laquelle ils devraient investir.

2.4 En outre, l’utilisation stratégique du financement du développement pour mobiliser des fonds supplémentaires en faveur du développement durable, au moyen d’approches de financement mixte, peut grandement contribuer à minimiser le risque associé à l’investissement. Il existe des exemples d’initiatives semblables dans d’autres secteurs ayant entamé une transition vers la décarbonation, qui pourraient s’avérer utiles pour le travail sur les carburants d’aviation plus propres.

2.5 L’OACI peut favoriser l’accès au financement, mener un plaidoyer et mettre en relation des investisseurs et des promoteurs de projets. À cet égard, nous saluons la proposition du Secrétaire général de l’OACI visant à mettre en place l’initiative *Finvest Hub*, qui aidera l’Organisation à assurer les fonctions de facilitateur et d’intermédiaire. Par ailleurs, nous rappelons qu’il est important de mettre en œuvre intégralement tous les éléments du paragraphe 18 de la résolution A41-21 de l’Assemblée, en tenant compte de l’obligation d’en rendre compte à la 42^e session de l’Assemblée de l’OACI.

2.6 L’Union européenne étudie différentes possibilités de soutenir la production de SAF dans les pays en développement par l’entremise de son initiative *Global Gateway*. Entre 2021 et 2027, Team Europe, qui comprend les institutions de l’UE et les États membres de l’UE pris ensemble, mobilisera à hauteur de 300 milliards d’euros d’investissements pour l’Amérique latine et les Caraïbes, le Moyen-Orient, l’Asie et le Pacifique, et l’Afrique subsaharienne (à laquelle la moitié de l’enveloppe globale sera affectée). Ces investissements appuieront des projets durables et de grande qualité, en tenant compte des besoins des pays partenaires et en s’assurant que les retombées pour les communautés locales seront durables. Dans ce cadre, jusqu’à 135 milliards d’euros en investissements ont été débloqués par l’UE et 145 milliards d’euros de volumes d’investissements ont été annoncés par les institutions européennes financières et de financement du développement, complétés par des dons. D’autres États européens prennent des mesures semblables à l’appui des transitions vers une énergie plus propre dans le monde.

3. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

3.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) adopter un cadre mondial exhaustif et ambitieux sur les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres, y compris au moyen d'une trajectoire et d'un objectif mondiaux, collectifs et ambitieux, afin d'envoyer un message fort aux investisseurs et d'apporter la prévisibilité et la certitude nécessaires pour encourager les investissements dans les SAF ;
- b) tenir compte du fait que des investissements considérables sont nécessaires pour financer la mise au point, la production et l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres, pour soutenir la transition vers des émissions nettes nulles de l'aviation internationale d'ici 2050, et pour se conformer au niveau d'ambition concernant l'adoption d'une énergie d'aviation plus propre ;
- c) entériner le rôle de l'OACI comme défenseur, facilitateur et intermédiaire dans le financement d'une énergie propre, et saluer, dans ce contexte, l'initiative *Finvest Hub* ;
- d) inviter les États et les institutions financières multilatérales et régionales, y compris les banques de développement multilatérales, à étudier les possibilités d'appuyer l'effort visant à minimiser le risque associé à l'investissement privé, y compris en élargissant le financement mixte pour couvrir les carburants d'aviation plus propres ;
- e) inviter les investisseurs, à la fois publics et privés, à intégrer l'énergie d'aviation plus propre dans leurs portefeuilles, contribuant ainsi à la décarbonation de l'aviation au moyen de carburants d'aviation plus propres ;
- f) prendre note du rôle de l'assistance et du renforcement des capacités pour débloquer des investissements.