



RÉUNION DE HAUT NIVEAU SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DANS L'AVIATION INTERNATIONALE (HLM-LTAG)

Montréal, du 19 au 22 juillet 2022

Point 2 : Moyens de mise en œuvre d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale

FINANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE DES SCÉNARIOS D'OBJECTIFS AMBITIEUX À LONG TERME POUR LE CONTINENT AFRICAIN

[Présenté par les 54² États membres de la Commission africaine
de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ

La présente note de travail met en évidence les coûts associés aux scénarios de LTAG et la nécessité pour les États, en particulier les États africains de disposer d'options de financement afin de s'assurer que la mise en œuvre de tout LTAG convenu n'entrave pas la croissance du secteur de l'aviation en Afrique.

Les scénarios de prévision post COVID-19 de l'OACI utilisant le scénario de faible reprise prévoient que l'Afrique aura une croissance de 4 % (2018-2050). Ceci indique que l'Afrique devra investir dans des capacités étendues pour soutenir cette croissance tout en investissant également dans des projets de réduction du carbone dans le cadre du LTAG convenu.

Le rapport³ de l'OACI sur le financement de la lutte contre les changements climatiques indique que l'aviation internationale ne dispose actuellement d'aucun mécanisme financier dédié aux changements climatiques, d'où la nécessité pour l'OACI et ses partenaires industriels d'étudier les options de financement pour la mise en œuvre de tout LTAG convenu par les États africains.

Décision de la réunion

Les décisions prises par la Réunion figurent au paragraphe 2.

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cabo Verde, République centrafricaine, Tchad, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, République démocratique du Congo, Djibouti, Égypte, Guinée équatoriale, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Liberia, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Soudan, Swaziland, Togo, Tunisie, Ouganda, République-Unie de Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

³ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

1. INTRODUCTION

1.1 Au cours de la quarantième session de l'Assemblée de l'OACI, les États membres de l'OACI ont demandé au Conseil de continuer à étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation civile internationale en procédant à des études détaillées évaluant la possibilité d'atteindre les objectifs proposés et leur impact, y compris l'impact sur la croissance ainsi que les coûts dans tous les pays, en particulier les pays en développement, pour l'avancement des travaux qui seront présentés à la quarante et unième session de l'Assemblée de l'OACI. Le rapport du CAEP sur le LTAG révèle trois (3) scénarios intégrés prenant en compte « l'état de préparation, la capacité à atteindre et l'ambition ».

1.2 Le CAEP a en outre évalué les coûts et les investissements associés aux scénarios LTAG avec des investissements des États (c'est-à-dire des gouvernements) sur la configuration des aéronefs et/ou la recherche et le développement de systèmes énergétiques estimés à 15 à 180 milliards de dollars jusqu'en 2050, les coûts et les investissements pour les fournisseurs de systèmes de navigation aérienne (ANSP) pour les mesures d'exploitation spécifiques LTAG estimés à 11 à 20 milliards de dollars d'ici 2050, les coûts et les investissements pour les aéroports et les mesures d'exploitation également estimés à 2 à 6 milliards de dollars pour tous les scénarios LTAG entre autres investissements par les constructeurs d'aéronefs et les exploitants aériens (compagnies aériennes).

1.3 Le rapport³ de l'OACI sur le financement de la lutte contre les changements climatiques indique que l'aviation internationale ne dispose actuellement d'aucun mécanisme financier consacré aux changements climatiques. Étant donné que l'aviation internationale n'est pas couverte par le protocole de Kyoto, elle n'a accès à aucun des instruments de financement flexibles de Kyoto tels que le Fonds d'investissement pour le climat (FIC) ou le mécanisme pour un développement propre (MDP). L'absence d'un mécanisme structuré ne signifie pas qu'il n'y a pas d'initiatives ou d'exemples spécifiques de contributions financières pour soutenir les actions en matière de changement climatique dans le secteur de l'aviation. Il convient de noter que certains États d'Afrique ont déjà bénéficié d'initiatives de financement telles que le projet d'assistance OACI-UE qui a permis de réduire les émissions de CO₂ de certains des projets mis en œuvre.

1.4 Les scénarios de prévision post COVID-19 de l'OACI utilisant le scénario de faible reprise prévoient que l'Afrique aura une croissance de 4 % (2018-2050). Avec cette croissance prévue, il est important que d'importants investissements en capital soient mis à disposition pour mettre en œuvre des projets de réduction des émissions de carbone dans l'industrie aéronautique africaine, conformément à la résolution A40-18 de la 40^e session, en particulier « *la réalisation d'études détaillées évaluant la faisabilité et les impacts de tout objectif proposé, y compris l'impact sur la croissance ainsi que les coûts dans tous les pays, en particulier les pays en développement* ».

1.5 Le manque d'accès au financement par les États africains pour faire face de manière adéquate au coût du scénario LTAG à convenir tout en soutenant la croissance prévue du secteur de l'aviation en Afrique peut poser un risque pour la croissance prévue et, si elle est laissée en attente, entravera la croissance du secteur de l'aviation en Afrique.

³ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

2. MESURES A PRENDRE PAR LA RÉUNION HLM-LTAG

2.1 La réunion HLM-LTAG est invitée à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document de travail ;
- b) noter la probabilité que les coûts de mise en œuvre de tout LTAG convenu freinent la croissance du secteur de l'aviation en Afrique ;
- c) recommander à l'OACI de veiller à ce que la mise en œuvre de tout LTAG convenu n'entrave pas la croissance du secteur de l'aviation en Afrique ;
- d) accepter la demande selon laquelle la mise en œuvre du LTAG convenu ne devrait pas entraver la croissance du secteur de l'aviation en Afrique ;
- e) encourager l'OACI, les États membres et les partenaires à étudier les possibilités d'accès/d'appui financier pour aider l'Afrique à s'acquitter des obligations financières liées à tout LTAG convenu ;
- f) examiner la demande de création d'un mécanisme de fonds pour tous les États en développement, en particulier les États africains, afin qu'ils soient prêts à atteindre tout objectif ambitieux à long terme convenu ;
- g) recommander que l'OACI mène des travaux futurs sur le mécanisme de financement de l'OACI en vue de la mise en œuvre de tout LTAG convenu ;
- h) encourager les États membres, l'OACI et d'autres organismes régionaux à aider les États africains à effectuer leur propre analyse dans leur propre but afin de déterminer les besoins de financement, de renforcement des capacités et de technologies pour la mise en œuvre des accords à long terme