



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION DE HAUT NIVEAU
SUR LA FAISABILITÉ D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME
CONCERNANT LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂
DE L'AVIATION INTERNATIONALE**

Montréal, 19 – 22 juillet 2022

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

SOUTENIR LES ÉTATS DANS LA MOBILISATION DES FINANCEMENTS POUR RÉALISER UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME

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

RÉSUMÉ

La réalisation d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (LTAG) requiert divers moyens de mise en œuvre, y compris des investissements pour financer les changements opérationnels nécessaires, les améliorations technologiques et une utilisation accrue des carburants d'aviation durables nécessaires pour décarboner le transport aérien.

On peut prévoir que certains États membres, surtout ceux qui ont un système d'aviation moins développé, les pays en développement en particulier, auront encore besoin d'aide et d'assistance pour faire face aux coûts connexes et accéder au financement nécessaire. Cela est indispensable pour qu'aucun pays ne soit laissé à la traîne dans la transition environnementale de l'aviation.

La présente note de travail passe en revue des pistes pour la fourniture de moyens suffisants de mise en œuvre à tous les États pour la réalisation d'un LTAG et propose quelques mesures à prendre pour garantir que cet objectif peut être atteint.

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

1. IMPORTANCE DE MOYENS DE MISE EN ŒUVRE SUFFISANTS

1.1 Le rapport sur un LTAG élaboré par le CAEP a évalué les coûts et les investissements (par ex., les coûts non récurrents, les frais de carburant et les immobilisations) associés aux scénarios LTAG du point de vue quantitatif afin de mettre au point une distribution totale et temporelle des coûts et des investissements parmi les différents groupes d'acteurs.

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, Turquie et Ukraine.

1.2 Plusieurs coûts et investissements devraient être supportés par le secteur de l'aviation lui-même (par ex., les constructeurs d'aéronefs et de moteurs, les compagnies aériennes, les aéroports, les producteurs de carburant et les fournisseurs de systèmes de navigation aérienne) et dans une certaine mesure répercutés sur les prix des services aéronautiques. Le rapport sur un LTAG souligne que pour soutenir le perfectionnement de la technologie des aéronefs, notamment, les États pourraient devoir investir dans la recherche-développement. Ces coûts et investissements sont expliqués et contextualisés dans le rapport sur un LTAG.

1.3 Les États qui appuient la présente note de travail reconnaissent que la mise en œuvre d'un objectif ambitieux à long terme concernant les émissions de CO₂ de l'aviation internationale nécessitera divers moyens, notamment les des normes d'émission, des mesures basées sur le marché et l'assistance aux pays en développement pour garantir leur accès au financement pour répondre aux besoins en investissements et faire face à d'autres coûts. En effet, l'un des principaux avantages attendus de l'adoption d'un LTAG est d'attirer les investissements dans le secteur de l'aviation internationale pour réduire ses émissions de CO₂.

1.4 La contribution à une aviation durable et l'atteinte de cet objectif sous-entendent que les États ont accès à des moyens de mise en œuvre suffisants pour les soutenir dans la réalisation d'un LTAG. Ces moyens comprennent notamment des programmes de recherche-développement. Actuellement, certains pays sont mieux dotés à cet égard et d'autres pays qui le sont moins devraient être soutenus dans leurs efforts, notamment à travers l'assistance en ligne dans le cadre de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* ». Le partage des connaissances et l'assistance technique créeront des possibilités commerciales et de production des revenus sur de nouveaux marchés, notamment celui des carburants d'aviation durables.

1.5 La décarbonation de l'aviation civile internationale dépendra aussi de la décarbonation du secteur de l'énergie, et devra également prendre en compte les besoins en énergie propre des autres modes de transport et des autres secteurs d'activité. Dans le même temps, la transition énergétique offre aussi des possibilités — l'offre en énergie verte et en carburants verts peut permettre d'exploiter les terres sous-utilisées, de créer des emplois dans diverses activités novatrices partout dans le monde. À cet égard, les pays en développement disposent de matières premières qui sont de véritables atouts.

1.6 Les investissements et les coûts associés à la réalisation d'un éventuel objectif ambitieux doivent être relativisés (par ex., par rapport aux recettes des compagnies aériennes en 2019 et jusqu'en 2050), tandis que l'amélioration de l'efficacité énergétique permettra de faire des économies. Ces coûts devraient être mis en relation avec les coûts de l'inaction qui pourraient engendrer des coûts d'adaptation plus élevés pour faire face aux effets des changements climatiques, d'après les conclusions du GIEC.

1.7 Les plans d'action nationaux jouent un rôle crucial dans la mise en œuvre d'un LTAG. Leur rôle dans la réduction des émissions et les comptes rendus d'émissions de CO₂ de l'aviation internationale devrait être renforcé, également comme moyen d'identification des lacunes et d'éventuels besoins d'assistance à la mise en œuvre. L'élaboration d'un plan d'action national par chaque État devrait être obligatoire (au plus tard en 2024) et son contenu devrait être solidement structuré pour permettre la réalisation d'un LTAG.

2. L'ACCÈS AU FINANCEMENT PUBLIC POUR L'ATTÉNUATION DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

2.1 Comme le montre l'Appendice à la présente note de travail, il existe de multiples sources d'appui financier aux États pour la réduction des émissions du secteur de l'aviation afin de contribuer à l'atteinte d'un LTAG.

2.2 Les orientations relatives au financement des mesures de réduction des émissions du secteur de l'aviation — élaborées par le Projet d'assistance OACI-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) (2015-2019) (voir la note HLM-LTAG-WP/6) — contiennent de précieuses ressources pour les États qui ont besoin d'un appui financier, puisqu'il fournit un répertoire de programmes de financement public pour la réduction des émissions de l'aviation.

2.3 Une analyse des fonds disponibles montre qu'un volume important de ressources financières sont orientées vers les programmes concernant l'atténuation des changements climatiques et que ces programmes sont étroitement liés au financement public de la lutte contre les changements climatiques par l'intermédiaire des Nations Unies, des banques multilatérales de développement, des organisations non gouvernementales, et de divers partenaires privés et parties prenantes.

2.4 Ces orientations concernent les dons, les prêts, les obligations, les garanties et assurances, ainsi qu'aux investissements directs sous forme de participation. Elles concernent aussi les fonds multilatéraux pour le climat, la finance bilatérale, les banques multilatérales et régionales de développement, les fonds régionaux et nationaux. Elles facilitent l'identification et l'accès au financement et couvrent également les énergies renouvelables, l'efficacité énergétique, l'électrification et les carburants d'aviation durables.

2.5 Le répertoire des programmes de financement public pour la réduction des émissions de l'aviation comprend 21 programmes différents et figure à l'Appendice à la présente note de travail.

2.6 La mise en œuvre d'un LTAG souligne l'importance du maintien, de la promotion et du renforcement de ces orientations et le rôle crucial que l'OACI et les pays qui financent la lutte contre le changement climatique peuvent jouer en établissant des liens entre les États qui ont besoin de financements pour la lutte contre les changements climatiques dus à l'aviation, ainsi que de programmes et des sources de financement pertinents.

3. PROMOUVOIR LES INVESTISSEMENTS DU SECTEUR PRIVÉ POUR SOUTENIR LE LTAG

3.1 L'atteinte d'un LTAG nécessite également la mobilisation des investissements privés dans des projets, programmes et initiatives qui contribuent à la décarbonation de l'aviation civile.

3.2 Ce financement est essentiel pour accélérer l'innovation et promouvoir la mise au point d'aéronefs plus efficaces et moins polluants, permettant à terme de produire des aéronefs à émission nulle, ce qui améliorera les performances environnementales de chaque vol et réduira son impact sur les changements climatiques.

3.3 En outre, ces investissements seront essentiels pour porter la production et l'utilisation des carburants d'aviation durables aux niveaux nécessaires pour la réalisation d'un LTAG. Compte tenu des volumes élevés d'un large éventail plus large de carburants d'aviation durables dont on aura besoin au cours des prochaines décennies, il existe un énorme potentiel de développement économique dans ce domaine, notamment pour de nombreux pays en développement. Toutefois, il peut être difficile pour ces États, leurs entreprises et leurs ressortissants d'identifier les financements du secteur privé nécessaires au développement de leurs projets et d'y avoir accès.

3.4 L'OACI peut jouer un rôle important en soutenant le dialogue entre les États, les donateurs, la communauté internationale des investisseurs et l'industrie, et en réfléchissant à des mécanismes pour rattacher de potentiels investisseurs aux besoins en investissements des pays en développement, en particulier.

4. CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

4.1 Il existe en outre des besoins en renforcement des capacités et contributions volontaires pour soutenir la nécessaire transition vers un transport aérien décarboné.

4.2 À cet égard, les États auteurs de la présente note de travail se félicitent du lancement le 1^{er} juin 2022 du « Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation (de l'OACI) pour les carburants d'aviation durables » (ACT-SAF). Les États, les organisations internationales et l'industrie devraient tous participer à ce programme. C'est un premier pas vers l'élaboration d'un programme plus large concernant tous les aspects d'un LTAG, une fois qu'il sera approuvé.

4.3 Par ailleurs, le Fonds de contributions volontaires de l'OACI pour l'environnement devrait être plus visible, et les États devraient être encouragés à y participer, tout en réservant des contributions à des activités spécifiques de l'OACI relatives au LTAG.

4.4 Enfin, d'autres activités de renforcement des capacités et d'assistance peuvent être entreprises sur le plan bilatéral dans le cadre des programmes de coopération, de l'assistance technique et d'activités similaires.

5. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU

5.1 La Réunion de haut niveau est invitée à :

- a) convenir de l'importance des moyens de mise en œuvre et des initiatives de renforcement des capacités dans l'appui à tous les États membres de l'OACI pour la réalisation d'un LTAG pour l'aviation internationale ;
- b) demander à l'OACI de prendre les mesures nécessaires pour faciliter l'accès de ses États contractants aux sources de financement existantes susceptibles de contribuer à la réalisation d'un LTAG ;
- c) inviter l'OACI à réfléchir à des initiatives de promotion des investissements privés dans le cadre de mesures qui contribueront à la réalisation d'un LTAG ;
- d) exhorter les États et les organisations internationales à fournir des contributions volontaires à l'OACI pour soutenir un LTAG, surtout dans le cadre de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* »

.

APPENDIX

DIRECTORY OF PUBLIC FINANCING PROGRAMMES FOR MITIGATING AVIATION EMISSIONS³

I. CLEAN TECHNOLOGY FUND (CTF)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of low carbon technologies including renewable energy.

FUNDING TYPES

Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/clean-technology-fund

II. SCALING UP RENEWABLE ENERGY IN LOW INCOME COUNTRIES (SREP)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of renewable energy in developing countries.

FUNDING TYPES

Concessional Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/scaling-renewable-energy-program

III. GLOBAL ENERGY EFFICIENCY AND RENEWABLE ENERGY FUND (GEEREF)

ADMINISTERED BY GEEREF WITH SUPPORT FROM THE EUROPEAN INVESTMENT BANK GROUP

PURPOSE

Provide attractive, low risk financial investments that will produce economic, environmental, and social benefits.

FUNDING TYPES

Invests public and private risk capital in private equity funds, which provide equity financing for small and medium sized renewable energy and energy efficiency projects in emerging economies.

WEBSITE

geeref.com

IV. THE GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY (GEF)

ADMINISTERED BY THE GEF

PURPOSE

To help developing countries and countries with economies in transition to meet the objectives of international environmental conventions and agreements.

FUNDING TYPES

³ Source: [FinancingLowCarbonAirportGuidance_4 \(icao.int\)](http://FinancingLowCarbonAirportGuidance_4(icao.int))

Multilateral grants, contingent loans, loan to grant, mitigate technology specific risks, microfinancing for residences.

WEBSITE

www.thegef.org

V. GREEN CLIMATE FUND (GCF)

ADMINISTERED BY THE GCF BOARD UNDER THE UNFCCC, WITH SUPPORT FROM THE WORLD BANK

PURPOSE

To advance the goal of keeping the temperature increase on earth below two degrees Celsius by investing into low-emission and climate-resilient development.

FUNDING TYPES

Variety of financial instruments available, including grants, concessional loans, subordinated debt, equity, and guarantees, giving flexibility to match project needs. Risk-bearing capacity, allowing the Fund to support innovation and leverage and crowd in additional financing.

WEBSITE

www.greenclimate.fund

VI. GLOBAL CLIMATE CHANGE ALLIANCE (GCCA)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION (EU)

PURPOSE

To help the most vulnerable and least developed countries address climate change through support of their national programmes.

FUNDING TYPES

National budget support with funds sent directly to the country in tranches with supplemental funds delivered on completion of first programme.

WEBSITE

www.gcca.eu

VII. NEIGHBORHOOD, DEVELOPMENT AND INTERNATIONAL COOPERATION INSTRUMENT (NDICI)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION

PURPOSE

To support EU Development Policy and "Agenda for Change" including sustainability goals.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://ec.europa.eu/international-partnerships/global-europe>

VIII. PILOT AUCTION FACILITY FOR METHANE AND CLIMATE MITIGATION (PAF)

ADMINISTERED BY THE WORLD BANK WITH FUNDING FROM THE GOVERNMENTS OF GERMANY, SWEDEN, SWITZERLAND, AND THE UNITED STATES

PURPOSE

To support a market for carbon credits.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://www.pilotauctionfacility.org/>

IX. AFRICA CLIMATE CHANGE FUND (ACCF)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY VARIOUS CLIMATE FUNDS AND DONOR COUNTRIES

PURPOSE

To support low carbon development and climate resiliency.

FUNDING TYPES

Grants for capacity building, strategic planning, policy development, project implementation.

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/africa-climate-change-fund/

X. SUSTAINABLE ENERGY FUND FOR AFRICA (SEFA)

ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK AND THE

UNITED STATES

PURPOSE

To support private sector-led small and medium scale renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Grant funding to target renewable energy development from feasibility to financial close. Grants for technical assistance and project preparation. Equity investments through the Africa Renewable Energy Fund, managed by Berkeley Investments. Grants to fund public activities that enable private investments

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energy-fund-for-africa/

XI. INTERNATIONAL CLIMATE FUND (ICF)

ADMINISTERED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

PURPOSE

As the United Kingdom's primary source of climate finance, it funds existing multilateral and national programmes focused on supporting private sector innovation and public-private partnerships, including renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Project grants, investments in climate funds. Grants primarily provided for bilateral projects. Concessional loans provided to multilateral programs.

WEBSITE

www.gov.uk/government/publications/international-climate-fund/international-climate-fund

XII. INTERNATIONAL CLIMATE INITIATIVE (IKI)

ADMINISTERED BY THE GERMAN FEDERAL MINISTRY FOR THE ENVIRONMENT, NATURE CONSERVATION, BUILDING AND NUCLEAR SAFETY

PURPOSE

To mitigate GHG emissions, adapt to climate change, conserve carbon sinks, and conserve biodiversity.

FUNDING TYPES

Grants to support policy advice, capacity building and appropriate training measures, and also technological lighthouse projects and technological cooperation scheme.

WEBSITE

www.international-climate-initiative.com/en/

XIII. NAMA FACILITY

ADMINISTERED BY THE NAMA BOARD AND IMPLEMENTED BY DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH
PURPOSE

Implement ambitious mitigation projects in developing and emerging economies.

FUNDING TYPES

Funding for transformational changes in sector development driven by in-country planning and implementation.

WEBSITE

www.nama-facility.org

XIV. GLOBAL CLIMATE PARTNERSHIP FUND (GCPF)

ADMINISTERED BY THE INVESTMENT FIRM RESPONSIBILITY INVESTMENTS AG, AND FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK, GERMANY, AND THE UK, THE INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, THE DEVELOPMENT BANKS OF AUSTRIA AND THE NETHERLANDS, AND PRIVATE INVESTORS

PURPOSE

Use public funding to leverage private capital in order to mitigate climate change and drive sustainable growth in developing and emerging markets.

FUNDING TYPES

Dedicated funding to local institutions in the form of senior or subordinated debt; mid- to long-term financing with flexible schedules; direct financing for projects in the late stage of development through direct funding primarily in the form of senior debt; maturities of up to 10 years; equity or mezzanine debt, provided in smaller amounts where this strengthens the funding package.

WEBSITE

www.gcpf.lu/investing-in-renewable-energy-and-energy-efficiency.html

XV. GLOBAL CLIMATE CHANGE INITIATIVE (GCCCI)

ADMINISTERED BY THE US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT (USAID)

PURPOSE

Support plans and programmes to mitigate and adapt to climate change in developing countries.

FUNDING TYPES

Various measures from direct technical assistance, grant funding, and financial supports through partner agencies.

WEBSITE

www.usaid.gov/climate

XVI. PRIVATE FINANCE ADVISORY NETWORK (PFAN)

ADMINISTERED BY THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE RENEWABLE ENERGY AND ENERGY EFFICIENCY PARTNERSHIP

PURPOSE

Provide free business consulting services to early stage clean energy development projects in emerging economies.

FUNDING TYPES

Free advisory services, networking to bring entrepreneurs in the developing world together with investors from the developed world.

WEBSITE

cti-pfan.net

XVII. POWERING AGRICULTURE: AN ENERGY GRAND CHALLENGE FOR DEVELOPMENT

ADMINISTERED BY THE US AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

PURPOSE

Support new and sustainable approaches to accelerate the development and deployment of clean energy solutions for increasing agriculture productivity and/or value in developing countries.

FUNDING TYPES

Grants, technical assistance to develop work plans, access to business technical firms and consultants, communication with investors, advisory services for business development and marketing.

WEBSITE

www.poweringag.org/

**XVIII. UAE SOUTH PACIFIC PARTNERSHIP FUND (UAE-PPF)
ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE
GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

**XIX. IRENA / ADFD PROJECT FACILITY
ADMINISTERED THE INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA) AND
FINANCED BY THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT (ADFD)**

PURPOSE

To overcome financial barriers to clean energy development.

FUNDING TYPES

IRENA provides technical assistance and capacity building, ADFD provides concessionary loans.

WEBSITE

adfd.irena.org

**XX. PACIFIC ENVIRONMENT COMMUNITY (PEC) FUND
ADMINISTERED THE PACIFIC ISLAND FORUM SECRETARIAT**

PURPOSE

To install renewable energy and sea water desalination projects to solve energy and drinking water problems.

FUNDING TYPES

Grants for solar power generation systems and sea water desalination plants or a combination of both.

WEBSITE

www.forumsec.org/pages.cfm/strategic-partnerships-coordination/pacific-environment-community-pec-fund

**XXI. UAE-CARIBBEAN RENEWABLE ENERGY FUND
ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE
GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES**

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>