

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

19 – 22 juillet 2022

DÉCLARATION DES MINISTRES AFRICAINS

(Présenté par M. Carlos Jorge Santos, Ministre du tourisme et des transports du Cap-Vert)

(POINT DE VUE DE L'AVIATION CIVILE AFRICAINE SUR LES OBJECTIFS AMBITIEUX À LONG TERME)

Chers hôtes,

1. Introduction : Objectif ambitieux à long terme

1.1 Au cours de la 40^e 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 mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation civile internationale en réalisant des 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, pour l'avancement des travaux qui seront présentés à la 41^e Assemblée de l'OACI.

1.2 À cet effet, les États membres de la CAFAC notent les progrès accomplis dans l'élaboration du rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale par le Comité de la protection de l'environnement de l'aviation de l'OACI (CAEP) – Rapport du LTAG.

1.3 Les États membres de la CAFAC félicitent le Conseil de l'OACI et le CAEP pour le travail et l'analyse qui ont été entrepris pour développer le rapport et les scénarios intégrés associés qui seront examinés lors de cette réunion de haut niveau et de la 41^e Assemblée de l'OACI.

1.4 Les résultats présentés dans le rapport LTAG ont trois (03) scénarios intégrés prenant en compte « l'état de préparation, la capacité à atteindre et l'ambition. »

2. La situation en Afrique

2.1 La croissance et la libéralisation du transport aérien sont une priorité essentielle pour le continent africain. L'Union africaine a adopté l'Agenda 2063, des projets phares axés sur la croissance du secteur du transport aérien africain. En outre, la protection de l'environnement et, plus particulièrement, la lutte contre les effets du changement climatique est une priorité essentielle pour le continent africain.

2.2 De nombreux États africains sont les plus vulnérables aux effets des changements climatiques. Les États dépendent de l'aviation civile pour la connectivité. Toutefois, les États

²<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

continuent de se heurter à des difficultés pour agir rapidement dans le cadre de la transition vers un accord à long terme. Les principaux défis auxquels les États africains sont confrontés sont le renforcement des capacités, le transfert de technologie et l'accès au financement.

2.3 En outre, les effets de la pandémie de COVID-19 sur le secteur de l'aviation persistent. Selon le rapport d'analyse d'impact économique de l'OACI sur les effets de la COVID-19 daté du 10 juin 2022, l'Afrique a enregistré une baisse totale de 39 % de la capacité en sièges, une réduction de 52 % du nombre de passagers et une perte de 11,138 millions USD en 2022 par rapport à 2019. Ces chiffres comparés à l'impact de la COVID-19 au niveau mondial montrent toujours des pertes plus élevées en Afrique.

2.4 Les scénarios de prévision post pandémie par l'OACI utilisant les projections de scénario de faible reprise indiquent que l'Afrique aura une croissance de 4 % (2018-2050). C'est un indicateur que l'Afrique devra investir dans des capacités accrues pour soutenir cette croissance tout en investissant également dans des projets de réduction du carbone dans le cadre du LTAG convenu.

2.5 Les États membres de la CAFAC reconnaissent l'importance de l'action climatique pour le secteur de l'aviation. Cependant, nous soulignons que la mise en œuvre de tout LTAG convenu devrait tenir compte de la nécessité pour l'industrie de l'aviation africaine de se remettre des impacts de la COVID-19, de la nécessité de renforcer les capacités et les compétences des différents États membres, de la nécessité de mobiliser des fonds et de déployer des technologies appropriées vers tout LTAG convenu.

2.6 Les trois (03) scénarios intégrés présentés dans le rapport du LTAG montrent que des mesures importantes sont nécessaires pour déployer la technologie, les procédures et les capacités opérationnelles appropriées, et l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF).

2.7 Le rapport du LTAG reconnaît en outre qu'il est nécessaire de renforcer les capacités et d'apporter une assistance pour réaliser les scénarios. Le rapport indique que cela pourrait inclure des ateliers sur les solutions que les États peuvent mettre en œuvre pour atteindre les objectifs, y compris la compréhension des coûts probables, et une assistance pour la surveillance et la mesure des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, dans le cadre d'un programme de formation global.

3. Recommandations

3.1 L'expansion et le déploiement d'un programme de renforcement des capacités à tous les États en développement et en particulier aux États africains doivent être une priorité pour soutenir l'action des États sur tout LTAG convenu. Le programme de renforcement des capacités doit être adapté aux besoins spécifiques des États en tant que moyen d'atteindre tout objectif ambitieux à long terme convenu. *Aucun pays laissé de côté.*

3.2 Un rapport² de l'OACI sur le financement de la lutte contre les changements climatiques indique que l'aviation civile 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 dont disposent les États africains pour la mise en œuvre du LTAG.

²<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

3.3 L'accès limité des États en développement, et en particulier des États africains, aux ressources financières nécessaires pour couvrir comme il convient le coût de tout LTAG convenu peut présenter un risque et, s'il est suivi, entravera la croissance du secteur de l'aviation en Afrique.

3.4 Le rapport du LTAG a également évalué les coûts et les investissements associés aux scénarios du LTAG. Le rapport reconnaît que des investissements seront nécessaires de la part des gouvernements et de l'industrie. Le rapport indique en outre que les coûts et les investissements associés aux scénarios sont largement liés aux carburants (par exemple, SAF). À cet égard, tout LTAG convenu devrait être rentable et tous les coûts supplémentaires découlant de l'introduction de nouvelles technologies, de mesures opérationnelles avancées et de carburants d'aviation durables devraient tenir compte de la capacité des États en développement, en particulier des États africains.

3.5 Les États africains, membres de la CAFAC, recommandent en outre :

- a) Que la mise en œuvre de tout LTAG convenu ne devrait pas entraver la croissance du secteur de l'aviation africain ou sa reprise après la COVID-19.
- b) La Réunion de haut niveau étudie les possibilités d'utiliser les ressources financières dont disposent les États en développement, et en particulier les États africains, pour appuyer les actions en faveur de tout groupe de négociation à long terme convenu.
- c) Considérer le principe selon lequel tout LTAG convenu peut être inclus dans les plans d'action volontaires des États visant à réduire les émissions de l'aviation internationale comme le meilleur moyen de suivre les progrès accomplis ;

— FIN —