



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

**FINANCEMENT DE LA MISE EN ŒUVRE D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME
ET APPUI AU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS**

(Note présentée par la Tchéquie au nom de l'Union européenne¹ et de ses États membres, par les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réalisation d'un objectif mondial ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (LTAG) nécessitera différents moyens de mise en œuvre, y compris des investissements pour financer les changements opérationnels nécessaires, des améliorations technologiques, ainsi qu'une production et une utilisation accrues de carburants d'aviation durables, qui sont nécessaires pour décarboner le transport aérien.

Il est concevable qu'un certain nombre d'États, notamment ceux dont le système de l'aviation est moins développé, en particulier les États en développement, bénéficieraient d'un soutien pour développer leur expertise technique, accéder au financement et garantir les investissements.

Cela est essentiel pour qu'aucun pays ne soit laissé de côté dans la transition environnementale de l'aviation.

La présente note indique les pistes possibles pour aider tous les États à se doter de moyens efficaces de mise en œuvre d'un objectif ambitieux à long terme et propose des mesures pour en assurer la réalisation. Elle contient notamment des propositions visant à améliorer le renforcement des capacités ainsi qu'une proposition visant à mettre en place une initiative de financement de l'action climatique dirigée par l'OACI. Il s'agirait de réunir les États, le secteur, les institutions de financement et la communauté des investisseurs dans le but de montrer la voie à suivre et de faciliter l'accès aux investissements dans des projets de création d'infrastructures, en apportant un soutien technique à ces projets, afin de contribuer à la décarbonation de l'aviation d'ici 2050, conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

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 Tchéquie.

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.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) convenir de l'importance des moyens de mise en œuvre et des efforts de renforcement des capacités pour aider tous les États de l'OACI à réaliser un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale ;	
b) inviter les États, le secteur et les organisations internationales et régionales à contribuer au renforcement des capacités des États qui ont besoin d'aide pour réaliser un objectif ambitieux à long terme, notamment par des contributions volontaires à l'OACI et un soutien à l'initiative Aucun pays laissé de côté ;	
c) approuver la proposition d'une initiative globale de financement de l'action climatique visant à aider tous les États, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à accéder à des financements des secteurs privé et public pour soutenir leurs efforts de réduction des émissions de CO ₂ et de décarbonation de l'aviation d'ici 2050 ;	
d) demander que l'OACI prenne les mesures nécessaires pour faciliter l'accès de ses États contractants aux sources de financement et fournisse une assistance adaptée aux besoins des États ;	
e) demander que l'OACI consulte les États, les institutions financières et les investisseurs publics et privés afin de recenser les investissements disponibles et, à terme, en faciliter l'accès en assurant une adéquation entre les investisseurs et les projets de développement des infrastructures, en particulier ceux consacrés aux SAF, et d'autres initiatives connexes ;	
f) demander que l'OACI entame des travaux sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan stratégique pour le prochain triennat 2023-2025, aux fins énoncées ci-dessus.	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 La décarbonation du secteur de l'aviation, en faveur des objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI dans le domaine de l'environnement, crée des possibilités politiques, sociales et économiques importantes pour les États membres de l'OACI.

1.2 L'étude du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme met en évidence le potentiel de réduction considérable des émissions de CO₂ grâce à des mesures internes au secteur de l'aviation, notamment des technologies, des opérations et des carburants innovants.

1.3 Les moyens de mise en œuvre peuvent aider les États à réaliser un objectif ambitieux à long terme. Certains États sont actuellement mieux dotés à cet égard et d'autres, moins équipés, devraient être soutenus dans leurs efforts, conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté. Il convient de prendre en considération les besoins de soutien des États pour faciliter l'accès au financement en vue de contribuer à répondre aux besoins d'investissement et à d'autres coûts, tout en prévenant les risques d'inhibition de la croissance du secteur de l'aviation et en partageant les avantages et la croissance résultant de la décarbonation de l'aviation.

1.4 Les carburants d'aviation durables (SAF) constitueront la principale contribution aux efforts de décarbonation de l'aviation. L'étude du CAEP a conclu que les réductions de CO₂ les plus

importantes d'ici 2050 proviendront des carburants et des sources d'énergie plus propres, à hauteur de 55 %. Les SAF devraient permettre de créer ou de maintenir jusqu'à 13,7 millions d'emplois et nécessiteront un investissement total de 1 100 à 1 400 milliards USD. Entre 5 000 et 7 000 installations de production à petite échelle seront nécessaires pour produire le volume requis de SAF, ce qui renforcera la sécurité énergétique et la résilience de nombreux États.

1.5 Alors que la pénétration de la technologie et de la fabrication des SAF est actuellement très faible dans certains États, nombreux sont ceux qui disposent de ressources en biomasse et en déchets de matières premières de qualité mais inexploitées et de conditions naturelles favorables à la production d'énergie renouvelable. Certains États exportent actuellement ces matières premières vers d'autres États qui investissent dans les sources d'énergie renouvelables, tout en important du kérosène. Le renforcement de la capacité des États de produire du SAF à partir des ressources existantes pourrait améliorer la sécurité énergétique et économique.

1.6 Le développement efficace et rapide du SAF représente une action clé à court et moyen terme nécessaire pour réaliser notre ambition collective en matière d'environnement. L'OACI est bien placée pour aider les États à tirer parti des possibilités offertes par le SAF, en conformité avec nos objectifs environnementaux généraux.

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

2.1 Comme indiqué sur le site web de l'OACI, il existe une multitude de sources de soutien financier pour la réduction des émissions de l'aviation permettant aux États de contribuer à la réalisation d'un objectif ambitieux à long terme. Les orientations sur le financement des réductions des émissions de l'aviation – établies par l'OACI et le projet d'assistance (2015-2019) du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) contiennent une ressource précieuse pour les États à la recherche d'un soutien financier, car elles fournissent un répertoire des programmes de financement public pour la réduction des émissions de l'aviation.

2.2 Une analyse des fonds disponibles montre qu'une quantité importante de ressources financières est destinée à des programmes associés à l'atténuation des changements climatiques et que ces programmes sont étroitement liés au financement public de l'action climatique par les Nations Unies, des banques de développement multinationales, des organisations non gouvernementales et différents partenaires et parties prenantes privés. Ces orientations examinent les subventions, les prêts, les obligations, les garanties et les assurances, ainsi que les investissements directs en capital. Elles traitent des fonds multilatéraux pour l'action climatique, des financements bilatéraux, des banques de développement multilatérales et régionales, des fonds régionaux et nationaux. Elles offrent une assistance quant à la façon de trouver les financements et d'y accéder et traitent des énergies renouvelables, de l'efficacité énergétique, de l'électrification et des SAF.

3. INITIATIVE DE FINANCEMENT DE L'ACTION CLIMATIQUE POUR AIDER LES ÉTATS DANS LEURS EFFORTS DE DÉCARBONATION DE L'AVIATION

3.1 En même temps que l'OACI convient d'un objectif ambitieux à long terme, nous devons aider les États qui ont le plus besoin d'aide à accéder au financement et aux investissements nécessaires à la création de nouvelles infrastructures importantes. Étant donné l'ampleur de l'investissement nécessaire – potentiellement plus de 1 000 milliards USD –, l'accès au financement des secteurs privé et public sera nécessaire. Il existe déjà un financement public et privé suffisant pour les projets de décarbonation de l'aviation. Toutefois, des mesures doivent être prises pour garantir que ce financement soit acheminé vers le secteur et, en particulier, qu'il le soit de manière à ce que tous les États de l'OACI, y compris les États en développement, puissent en bénéficier.

3.2 Le secteur financier a fait savoir à l'OACI que les ressources nécessaires sont déjà détenues par des fonds privés et institutionnels qui cherchent de plus en plus à investir dans des projets bénéfiques pour l'environnement. En outre, le secteur a répété à plusieurs reprises que la mesure la plus importante que l'OACI puisse prendre pour stimuler le financement des SAF et d'autres efforts de décarbonation est de convenir d'un objectif ambitieux à long terme. Cela donnerait le signal nécessaire au marché en augmentant davantage la demande de SAF et d'autres projets de décarbonation à long terme. La mise en place de véritables partenariats entre le secteur privé et le secteur public – le financement mixte – dans lesquels les ressources et les capitaux publics, institutionnels, privés, stratégiques et philanthropiques sont réunis sur des plateformes innovantes, devrait être poursuivie afin d'encourager la mobilisation de capitaux dans tous les États. Il existe par ailleurs un certain nombre de fonds publics auxquels les projets de décarbonation de l'aviation dans les pays en développement sont éligibles.

3.3 En outre, il est nécessaire de mieux mettre en relation les États et les investisseurs et de sensibiliser les deux parties aux possibilités considérables qu'offrent les projets de décarbonation de l'aviation, notamment dans les pays en développement. Des idées telles que la nomination d'un envoyé spécial pour le financement de l'action climatique pourraient être envisagées. De nombreux États bénéficieraient également d'un soutien pour cultiver un environnement commercial positif afin d'encourager les investissements dans les projets.

3.4 Bien que les États et le secteur jouent un rôle primordial dans les projets de décarbonation de l'aviation, il est manifestement nécessaire que l'OACI, dans le cadre de l'initiative NCLB, aide les pays les moins avancés (PMA), les pays en développement sans littoral (PDSL) et les petits États insulaires en développement (PEID), notamment en partageant des propositions de projets types, en créant des réseaux d'investissement et en améliorant le cadre réglementaire et politique national pour encourager le déploiement de technologies à faible émission de carbone, ce qui est essentiel pour stimuler l'activité du marché du secteur privé et attirer les investissements.

3.5 L'OACI est bien placée pour jouer un rôle de premier plan dans le renforcement des partenariats entre les États, les parties prenantes du secteur (notamment les producteurs de matières premières et de SAF, les constructeurs, les aéroports et les compagnies aériennes), les donateurs, les institutions financières et la communauté des investisseurs. Son rôle de chef de file de l'aviation civile à l'échelle mondiale donnera confiance aux États et au secteur privé pour investir dans des installations de production de SAF dont tous les États ont grand besoin. Plus particulièrement, l'OACI compte plus de 70 ans d'expérience dans la fourniture aux États d'une assistance technique et de gestion d'infrastructures de projets, garantissant une stricte neutralité, objectivité et transparence, dénuée de tout intérêt commercial ou national, qui pourrait être appliquée aux projets d'infrastructures environnementales.

3.6 En conséquence, l'OACI devrait mettre en place une « initiative de financement de l'action climatique », intervenant pour faciliter la confiance afin d'encourager la collaboration entre les parties prenantes privées et publiques, notamment :

- a) en faisant office de passerelle ou d'intermédiaire pour, d'une part, mettre en relation les investisseurs privés, les institutions financières, le secteur et les États afin d'appuyer leurs efforts pour trouver le ou les partenaires d'investissement publics ou privés adéquats pour élaborer et mettre en œuvre les projets et, d'autre part, pour faciliter le dialogue entre les institutions financières, les gouvernements et le secteur afin de développer au maximum la valeur et de réduire le risque des investissements dans les projets de décarbonation, tout en sensibilisant les États aux avantages économiques directs et indirects de l'investissement dans ces projets de décarbonation ;

- b) en aidant les États à élaborer des projets de pointe, à trouver les sources de financement et les investisseurs susceptibles de répondre à leurs besoins et à y accéder plus facilement ;
- c) en aidant les PMA, les PDSL et les PEID à cultiver un environnement commercial positif qui encourage le secteur privé à financer des projets de décarbonation de l'aviation dans leurs États et qui réduit l'exposition au risque de ces investisseurs ;
- d) en agissant comme un intermédiaire de confiance, dans les États où cela est nécessaire, entre les États, les institutions financières, les investisseurs et les partenaires du secteur participant à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces projets. De même, l'OACI pourrait contribuer à sensibiliser plus largement les États à ces questions et aux SAF en élaborant un dispositif de mise en œuvre approprié.

3.7 Il est urgent d'agir pour garantir des investissements suffisants dans les projets de SAF et d'autres projets de décarbonation afin d'atteindre nos objectifs environnementaux et d'aider les États à le faire. À mesure que les États et le secteur se mobiliseront, cette initiative devrait exercer un effet d'entraînement positif à l'échelle mondiale et susciter davantage de possibilités. Elle s'appuiera également sur les mesures déjà prises par l'OACI dans la lutte contre les changements climatiques, en tirant notamment parti de ses succès dans la définition de normes mondiales pour la durabilité du carburant d'aviation.

4. CONTRIBUTIONS VOLONTAIRES ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS

4.1 Le renforcement des capacités et les contributions volontaires sont également nécessaires pour faciliter la transition nécessaire vers un transport aérien décarboné. En juin 2022, l'OACI a lancé le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF). Le Programme ACT-SAF vise à fournir un cadre de soutien aux États pour qu'ils développent leur plein potentiel en ce qui concerne la fabrication et la mise en œuvre des SAF, conformément à l'initiative NCLB, à la vision de l'OACI sur les SAF pour 2050 et aux trois principaux piliers du développement durable reconnus par les Nations Unies. Les États, les organisations internationales et le secteur devraient tous contribuer à ce programme.

4.2 Il convient par ailleurs de faire mieux connaître le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI et d'encourager les États à y contribuer, tout en affectant des contributions à des activités spécifiques de l'OACI relatives au LTAG.

4.3 Enfin, d'autres activités de renforcement des capacités et de soutien peuvent être entreprises de forme bilatérale dans le cadre des programmes de coopération, d'assistance technique et d'activités similaires.

4.4 Ces activités devraient notamment permettre de renforcer les compétences et les capacités des experts dans les États afin de garantir qu'ils s'acquittent efficacement de leurs responsabilités. Elles pourraient également comprendre des ateliers sur les solutions que les États peuvent mettre en œuvre pour atteindre les objectifs, y compris la compréhension des coûts probables, une assistance concernant le suivi et la mesure des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, ainsi que des ateliers de partage d'expériences.

4.5 La région Europe a soutenu de nombreuses activités de renforcement des capacités dans le domaine de la lutte contre les changements climatiques au cours des dernières années, telles que le projet d'assistance OACI-UE dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA et le programme de renforcement des capacités de la CEAC en matière d'environnement, et elle s'est engagée à poursuivre dans cette voie.

5. MESURES

5.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir de l'importance des moyens de mise en œuvre et des efforts de renforcement des capacités pour aider tous les États de l'OACI à réaliser un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale ;
- b) inviter les États, le secteur et les organisations internationales et régionales à contribuer au renforcement des capacités des États qui ont besoin d'aide pour réaliser un objectif ambitieux à long terme, notamment par des contributions volontaires à l'OACI et un soutien à l'initiative Aucun pays laissé de côté ;
- c) approuver la proposition d'une initiative globale de financement de l'action climatique visant à aider tous les États, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à accéder à des financements des secteurs privé et public pour soutenir leurs efforts de réduction des émissions de CO₂ et de décarbonation de l'aviation d'ici 2050 ;
- d) demander que l'OACI prenne les mesures nécessaires pour faciliter l'accès de ses États contractants aux sources de financement et fournisse une assistance adaptée aux besoins des États ;
- e) demander que l'OACI consulte les États, les institutions financières et les investisseurs publics et privés afin de recenser les investissements disponibles et, à terme, en faciliter l'accès en assurant une adéquation entre les investisseurs et les projets de développement des infrastructures, en particulier ceux consacrés aux SAF, et d'autres initiatives connexes ;
- f) demander que l'OACI entame des travaux sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan stratégique pour le prochain triennat 2023-2025, aux fins énoncées ci-dessus.