



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DU FINANCEMENT DE L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG)

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail a pour objet de rendre compte du travail accompli par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour donner suite à la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI.

Elle salue par ailleurs les efforts consentis par les pays développés qui ont pris des mesures tendant à donner des moyens de mise en œuvre au secteur aéronautique des pays en développement en contribuant à des initiatives de l'OACI telles que le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), ou encore à des études de faisabilité.

Il est instamment demandé au Conseil de l'OACI d'accélérer ses efforts afin de parvenir à la pleine mise en œuvre des paragraphes 18 a) et 18 b) de la résolution A41-21, en tenant compte des considérations qui figurent au paragraphe 2.5 de la présente note.

Les États sont en outre invités à continuer d'apporter leur appui ou, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, à franchir le pas pour venir en aide aux pays en développement dans leurs efforts de décarbonation, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) rendre compte des progrès accomplis par l'OACI dans la mise en œuvre des paragraphes 18 a) et 18 b) de la résolution A41-21 de l'Assemblée ;
- b) prendre acte de l'appui, à la fois financier et en nature, apporté par les États développés pour soutenir les mesures de décarbonation mises en place dans les États en développement, notamment dans le cadre du programme ACT-SAF de l'OACI ;
- c) inviter instamment les États développés à continuer d'appuyer ces efforts, et d'œuvrer à la mise en place de sources et d'initiatives de financement ;
- d) demander au Conseil d'accélérer ses efforts afin de parvenir à la pleine mise en œuvre de la résolution A41-21, en particulier des paragraphes 18 a) et 18 b), en tenant compte des considérations qui figurent au paragraphe 2.5 de la présente note.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental.</i>
---------------------------------	---

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note de travail de l'Assemblée seront financées par le budget ordinaire 2026-2028 grâce aux contributions des États et des partenaires.
<i>Références :</i>	Doc 10184, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation

1. INTRODUCTION

1.1 Aux paragraphes 18 a) et 18 b) de sa résolution A41-21, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a demandé au Conseil :

- a) « de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et d'encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin » ;
- b) « d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI ».

1.2 La présente note de travail fait état du travail accompli par le Conseil de l'OACI pour donner suite à cette résolution, et l'invite instamment à intensifier ses efforts afin de parvenir à la pleine mise en œuvre de ce texte, en particulier de ses paragraphes 18 a) et 18 b).

2. ANALYSE

2.1 La résolution susmentionnée vise à répondre à la nécessité de donner au secteur aéronautique des États en développement des moyens de mise en œuvre et un appui pour favoriser l'action climatique.

2.2 Il convient de saluer les progrès réalisés par le Conseil concernant le soutien à la mise en œuvre et le financement des mesures de décarbonation de l'aviation, à savoir :

- a) l'établissement du pôle d'investissement financier de l'OACI, plateforme qui facilitera l'accès aux investissements publics et privés, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, pour les projets contribuant à la décarbonation de l'aviation internationale ;
- b) la mise en place du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), qui comporte des études de faisabilité et de mise en œuvre fonctionnelle, et dont le but est d'offrir aux États, en collaboration avec les concepteurs de projets, une assistance technique pour la préparation de projets de décarbonation de l'aviation qui soient susceptibles de bénéficier de financements et d'investissements ;
- c) les travaux de recherche relatifs à la possibilité d'établir une initiative ou un mécanisme de financement de l'action climatique sous l'égide de l'OACI.

2.3 La présente note salue par ailleurs les efforts consentis par les pays développés qui ont pris des mesures tendant à donner des moyens de mise en œuvre au secteur aéronautique des pays en développement en contribuant à des initiatives de l'OACI telles que le Programme ACT-SAF, ou encore à des études de

faisabilité. Les États sont en outre invités à continuer d'apporter leur appui ou, pour ceux qui ne l'ont pas encore fait, à franchir le pas pour venir en aide aux pays en développement dans leurs efforts de décarbonation, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté ».

2.4 Il convient de rappeler que le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation adopté le 24 novembre 2023 lors de la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) dispose que : « Il est urgent de mettre en application, en parallèle, ces deux paragraphes de la résolution de l'Assemblée si [l'on veut relever le défi que constitue] le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation [...] au niveau mondial de manière durable, en prenant en considération les préoccupations économiques, sociales et environnementales ».

2.5 Compte tenu de ce qui précède, il est urgent d'accélérer la mise en place d'initiatives de financement de l'action climatique. À cet égard, il conviendrait, lors de l'élaboration de ces initiatives, de garder à l'esprit les considérations suivantes :

- a) il faut éviter d'aggraver le niveau d'endettement des pays en développement ;
- b) le mécanisme de reconstitution de ces financements doit être viable ;
- c) les modalités de financement et les apports de capitaux destinés à ce mécanisme doivent être prévisibles, ce qui constituera un gage de confiance et contribuera à assurer la continuité de sa mise en œuvre ;
- d) il faut veiller à ce que les pays en développement soient les principaux bénéficiaires et utilisateurs du mécanisme en question, de façon à pouvoir notamment satisfaire les besoins qu'ils auront exprimés dans leurs plans d'action nationaux ;
- e) la structure de financement doit répondre, de manière équilibrée, aux besoins des pays en développement tant pour ce qui concerne les infrastructures d'atténuation que les infrastructures d'adaptation aux changements climatiques qui s'inscrivent dans le contexte du développement durable ;
- f) les initiatives doivent faire l'objet d'un suivi, de rapports et d'un examen périodique afin d'en évaluer l'efficacité et de rendre compte de leur avancement à chaque Assemblée – il appartiendra au Conseil de proposer une méthodologie à cet effet, en s'inspirant éventuellement des méthodes du Comité permanent de financement de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ;
- g) les pays développés et les pays en développement doivent être représentés au sein du mécanisme de gouvernance.

3. CONCLUSION

3.1 L'accès aux ressources financières est déterminant pour l'utilisation et la production à plus grande échelle de SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, aux fins de la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG).

3.2 Comme indiqué dans le Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, « les capitaux privés seuls ne suffiront pas pour surmonter complètement le défi de l'accroissement du développement et du déploiement des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Un investissement public important, notamment sous la forme de financement à des conditions avantageuses, le cas échéant, sera nécessaire pour appuyer certains projets dans le domaine des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, en particulier dans les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ».

3.3 L'appui, à la fois financier et en nature, apporté par les pays développés est essentiel à la réussite des initiatives visant à atteindre le LTAG.

— FIN —