



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

FINANCEMENT DES MESURES DE RÉDUCTION
DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION

(Note présentée par le Brésil)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

À l'alinéa b) du paragraphe 18 de sa résolution A41-21, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a demandé au Conseil « 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 ».

L'OACI estime que la production à plus grande échelle de carburants à l'appui de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) nécessiterait des investissements cumulatifs pouvant atteindre 3,2 billions USD de la part des fournisseurs de carburants d'ici à 2050, et jusqu'à 4,07 billions USD de la part des exploitants d'aéronefs d'ici cette même année. Le montant des financements à des conditions favorables nécessaire pour aider les pays en développement à répondre à leurs « besoins d'investissement liés uniquement aux carburants » pourrait se situer entre 106 à 275 milliards de dollars d'ici à 2050 ; et pour ce qui est des « besoins totaux d'investissement (y compris la technologie et l'exploitation des aéronefs) », il pourrait atteindre entre 141 et 321 milliards USD à l'horizon 2050.

Ces projections soulignent l'ampleur des besoins et des lacunes en matière de financement. Le Brésil estime que ces besoins et ces lacunes doivent être discutés par les États membres en vue de présenter une proposition concrète de financement de l'action climatique d'ici à la 43^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui se tiendra seulement deux ans avant l'échéance fixée pour réaliser la *vision mondiale ambitieuse collective* de l'OACI de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici à 2030 grâce à l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre acte des principes mis en évidence à la section 2 de la présente note et à en tenir compte dans les mesures de suivi de la note de travail de l'Assemblée intitulée « *Changements climatiques - Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation* » (A42-WP/25).

Objectifs stratégiques :	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>	
<i>Références :</i>	Résolution A41-21 Note de travail de l'Assemblée, <i>Changements climatiques – Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation</i> (A42-WP/25)

1. INTRODUCTION

1.1 À l'alinéa b) du paragraphe 18 de sa résolution A41-21, l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) demande au Conseil « 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 En outre, dans le paragraphe 17 de la même résolution, l'Assemblée prend note que la réalisation du LTAG nécessitera des investissements considérables de la part des États, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation.

1.3 Selon le rapport de l'OACI sur le LTAG, la généralisation des carburants à l'appui du LTAG nécessiterait des investissements cumulés allant jusqu'à 3,2 billions USD d'ici à 2050 de la part des fournisseurs de carburant et jusqu'à 4,07 billions USD de la part des exploitants d'aéronefs à l'horizon 2050.

1.4 L'une des sources de données prises en compte dans les travaux du *Groupe restreint sur le financement de mesures de réduction des émissions de CO₂* du Conseil de l'OACI a présenté des projections relatives à la réalisation du LTAG d'ici à 2050 dans les pays en développement. Selon ces projections, la taille idéale du fonds nécessaire varierait entre 3 et 8 milliards USD, en se fondant sur les besoins d'investissement mondiaux, les ratios de levier du financement mixte, ainsi que sur l'hypothèse selon laquelle le financement multilatéral de l'action climatique représente environ 15 % du financement public total de l'action climatique, qui inclut également des sources nationales et bilatérales. Il a également été estimé que le montant des financements à des conditions favorables nécessaire pour soutenir les pays en développement à répondre à leurs « besoins d'investissement liés uniquement aux carburants » se situerait entre 106 à 275 milliards USD d'ici à 2050 ; et que le montant correspondant aux « besoins totaux d'investissement (y compris la technologie et l'exploitation des aéronefs) » atteindrait entre 141 et 321 milliards USD à l'horizon 2050.

1.5 Le Brésil a participé activement aux discussions du Groupe restreint, lequel a réalisé d'importants progrès pour soutenir le Conseil de l'OACI dans ses efforts visant à relever le défi du financement de l'action climatique dans l'aviation internationale. Malgré les progrès réalisés dans les discussions du Conseil sur les mécanismes de financement, le Brésil estime que les États membres doivent encore s'accorder sur des processus concrets et des objectifs clairs en vue de mobiliser des financements d'ici la 43^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2028, qui se tiendra seulement deux ans avant l'échéance fixée pour réaliser la *vision mondiale ambitieuse collective* de l'OACI de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici à 2030 grâce à l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

2. **PRINCIPES QUI DEVRAIENT FIGURER DANS L'APPENDICE G DE LA NOTE DE TRAVAIL DE L'ASSEMBLÉE « CHANGEMENT CLIMATIQUE - CADRE MONDIAL POUR LES SAF, LES LCAF ET AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION » (A42-WP/25)**

2.1 Comme indiqué au **paragraphe 40 du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation** : « Les États tiennent compte du fait que, dans le cadre de ses travaux préparatoires sur le rapport au titre de la résolution A41-21, paragraphe 18, alinéa b), le Conseil de l'OACI devrait envisager entre autres les aspects suivants : a) la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme de manière équitable et durable ; b) *le rôle qu'une initiative ou un mécanisme de financement des activités sur le climat pourrait jouer en vue de renforcer et de compléter le travail de la plate-forme Finvest Hub, et d'autres mécanismes de l'Organisation, comme le Programme ACT-SAF, le Programme de coopération technique et le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement ; c) la nécessité d'effectuer une évaluation des lacunes pour recenser les besoins précis en tenant compte des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers ;* et d) l'objectif de promotion de l'intensification de la production dans le monde et les avantages économiques, sociaux et environnementaux concomitants dans toutes les régions.

2.2 Dans la note de travail de l'Assemblée intitulée « *Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation* » (A42-WP/25), l'appendice G est lié à « l'examen de l'établissement d'une initiative ou d'un mécanisme de financement de l'action climatique sous l'égide de l'OACI », conformément au mandat précédemment mentionné établi au titre de la résolution A41-21, paragraphe 18, alinéa b). Afin de tenir dûment compte des engagements de haut niveau précédemment convenus et d'appuyer la mise en œuvre intégrale du Cadre mondial, le Brésil estime que les principes suivants doivent être incorporés dans la note de travail de l'Assemblée :

- a) l'Assemblée doit prier instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG, notamment le Programme ACT-SAF, qui vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ;
- b) l'Assemblée devrait ordonner l'établissement d'objectifs de financement clairs, en fixant une cible collective et quantitative de contribution annuelle au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement, tout en veillant à ce que les contributions soient aussi peu restreintes que possible, et en les alignant sur les objectifs spécifiques liés aux carburants d'aviation durables (SAF) ;
- c) l'Assemblée devrait établir le mandat de mettre pleinement en œuvre le paragraphe 40 du Cadre mondial en ce qui concerne le financement et « la nécessité d'effectuer une évaluation des lacunes pour recenser les besoins précis en tenant compte des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers » ;
- d) l'Assemblée doit réaffirmer et renforcer la priorité immédiate accordée aux carburants d'aviation durables (SAF) et aux carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) en tant que principaux contributeurs à la réalisation du LTAG et de la *vision mondiale ambitieuse collective* de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale de 5 % d'ici à 2030, en mettant l'accent sur les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers ;

- e) l'Assemblée devrait mettre en place un axe de travail dédié au Conseil pour discuter du niveau des ressources à mobiliser et de leur destination, ainsi que pour évaluer les meilleures options en termes d'approvisionnement (volontaire et/ou obligatoire) et de gouvernance (OACI ou externe) ;
- f) l'Assemblée devrait exhorter les États membres à tirer parti du Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI, en examinant les moyens d'augmenter les contributions volontaires des États ainsi que des parties prenantes du secteur privé. Il serait important de définir des objectifs de financement clairs, par exemple en fixant une cible collective et quantitative de contribution annuelle au Fonds pour l'environnement. Le Brésil estime que les États membres doivent veiller à ce que les contributions soient aussi peu restreintes que possible, tout en les alignant sur les objectifs spécifiques liés aux SAF et aux LCAF ;
- g) afin d'assurer la réalisation des objectifs liés au soutien à la mise en œuvre, tout en prenant en compte les questions de transparence, de responsabilité et d'inclusion, les États membres devraient déterminer les aspects des règles de fonctionnement du Fonds qui nécessitent un examen et une révision. L'Assemblée devrait définir des paramètres précis afin de permettre l'élargissement opérationnel du Fonds de contributions volontaires pour l'environnement dans les meilleurs délais ;
- h) dans le but de renforcer la confiance, d'assurer la transparence et d'améliorer l'efficacité de l'allocation des ressources, il est recommandé que le Conseil envisage des améliorations aux mécanismes de communication des données, de suivi et d'évaluation associées à l'utilisation du Fonds pour l'environnement de l'OACI. Il peut s'agir, entre autres, de l'élaboration d'indicateurs de performance, de l'établissement de critères d'éligibilité clairs et de la promotion de bonnes pratiques en matière de gestion conjointe avec les États bénéficiaires ;
- i) l'Assemblée devrait préciser le rôle du Fonds pour l'environnement dans l'appui à la mise en œuvre, en tenant compte de la résolution sur le LTAG et du Cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Le Fonds devrait fournir un soutien complet à la décarbonisation, en particulier dans le développement, la production et le déploiement de carburant d'aviation durable (SAF). Les principales activités devraient comprendre ce qui suit :
 - 1) le soutien aux États dans l'élaboration et la mise en œuvre de plans de mesures volontaires et de feuilles de route ;
 - 2) la facilitation de la mutualisation des connaissances sur les technologies et les meilleures pratiques en matière de SAF ;
 - 3) l'appui à la création de cadres réglementaires nationaux et régionaux ;
 - 4) la réalisation d'études de faisabilité afin d'aider les États à recenser des solutions viables en matière de SAF ;
 - 5) l'offre de formations pour renforcer la préparation des projets et attirer les investissements ;
 - 6) la promotion des projets pilotes à petite échelle et le soutien à leur déploiement à plus grande échelle ;
 - 7) le renforcement de la coopération technologique et la promotion de la recherche fondamentale au sein des institutions publiques ;
 - 8) la modernisation des infrastructures publiques, telles que les laboratoires et les installations de certification, afin de soutenir le déploiement des SAF.