



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

APPUYER LE PASSAGE AUX ÉNERGIES PLUS PROPRES DANS L'AVIATION

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La réalisation de l'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale visant à réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050 passe par des efforts extraordinaires, notamment la solidarité, la coopération et l'assistance entre les États. Depuis la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI, les programmes de renforcement des capacités tels que le Programme ACT-SAF et le Programme AGIR pour le CORSIA ont considérablement renforcé le soutien offert aux États pour la mise en œuvre des politiques de décarbonation de l'aviation. En outre, le pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI contribuera à faciliter l'accès au financement nécessaire à l'exécution des projets de décarbonation de l'aviation.

La région Europe, avec le concours d'autres partenaires, a fortement contribué aux efforts visant à assurer la réussite de ces initiatives et s'est engagée à appuyer l'OACI afin qu'elle continue à intensifier et à accélérer l'assistance technique et à éliminer les obstacles à l'obtention du financement que requièrent les projets de décarbonation de l'aviation, dans l'esprit durable de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) mesurer l'importance de l'intensification des programmes de renforcement des capacités et d'assistance technique dans le domaine de l'environnement au cours du dernier triennat, en particulier le Programme ACT-SAF et le pôle d'investissement financier, et, tout en prenant note des contributions européennes au cours du triennat, à encourager tous les États membres de l'OACI, les organisations et le secteur à contribuer aux programmes environnementaux de l'OACI, qui visent à aider les États ayant des besoins particuliers ;
- b) demander au Conseil de l'OACI d'intensifier et d'accélérer davantage le soutien technique apporté aux États, en tenant compte de l'urgence de produire des carburants d'aviation durables (SAF), des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres, et de les adopter ;

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, Tchéquie, et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

c) demander au Conseil et au Secrétariat de l'OACI de poursuivre en priorité la mise en œuvre du pôle d'investissement financier afin de faciliter l'accès au financement pour les projets de décarbonation de l'aviation réalisés dans le monde grâce à une collaboration plus étroite avec le secteur, les institutions financières et le secteur énergétique, dans le cadre de la mission de l'OACI en tant que défenseur, facilitateur et intermédiaire du financement des énergies propres par le biais dudit pôle ; d) demander au Conseil et au Secrétariat de l'OACI de veiller à ce que les activités exhaustives de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre menées dans le cadre du Programme ACT-SAF et les activités de financement réalisées par le biais du pôle d'investissement financier se traduisent par un appui fluide aux États, de la première à la dernière étape du processus.	
<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 seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget ordinaire de 2026-2028 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques</i> . <i>Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation</i> . Note d'information A42-WP/368, <i>European Region Environmental Support to the No Country Left Behind Initiative</i> .

1. INTRODUCTION

1.1 Afin de réaliser l'objectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale visant à réduire à zéro les émissions nettes de carbone d'ici 2050, toutes les organisations du secteur de l'aviation civile internationale devront déployer des efforts sans précédent. Quatre-vingts ans après la signature de la Convention de Chicago, le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI fait de l'atteinte de cet objectif d'ici 2050 une condition essentielle pour que l'aviation continue à promouvoir la paix et la sécurité mondiales, l'intégration sociale et la prospérité économique pour les générations à venir. En outre, cette concrétisation sera porteuse de possibilités sur les plans social et économique dans toutes les régions du monde. Le développement de carburants d'aviation durables (SAF) pourrait notamment être la principale contribution aux efforts de décarbonation de l'aviation, ainsi qu'un levier de création d'emplois et de croissance économique indispensable pour les pays en développement.

1.2 Par conséquent, dans l'esprit de solidarité, de coopération et d'assistance technique entre les États consacré dans la Convention, il est essentiel que tous les États puissent bénéficier des bienfaits escomptés de la réduction à zéro des émissions nettes sur les plans environnemental, social et économique.

1.3 Le soutien à la mise en œuvre et l'accès au financement peuvent notamment favoriser une plus grande répartition géographique à l'échelle mondiale de la production de SAF, de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres. Les États et l'industrie doivent donc conjuguer leurs efforts pour attirer des investissements en fonction des besoins. On pourra ainsi s'assurer qu'aucun pays ne sera laissé de côté s'agissant de tirer parti de la croissance économique stimulée par la quête mondiale d'une aviation durable.

1.4 La résolution A41-21 en fait foi, prenant note du fait que « des moyens de mise en œuvre [...] contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme [et qu'à cette fin,] des investissements considérables de la part des États » seront nécessaires. La résolution demande donc au Conseil « de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières » et « d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement », afin de compléter « un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme » englobant toutes les mesures de réduction des émissions de carbone.

1.5 Les demandes formulées par l'Assemblée à sa 41^e session sont approfondies dans le cadre mondial pour les SAF, les LCAF et autres énergies d'aviation plus propres, adopté par la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) tenue à Dubaï (Émirats arabes unis). Par l'adoption de ce cadre, la Conférence a pris acte que « [l]es activités exhaustives de renforcement des capacités, de soutien à la mise en œuvre et de financement [étaient] censées être menées en parallèle » et a encouragé « [t]ous les États et toutes les régions [...] à collaborer dans un esprit de solidarité afin qu'un effort véritablement mondial soit déployé ». Le cadre mondial souligne le rôle important que l'OACI peut jouer face aux défis du financement des énergies plus propres pour l'aviation, aux côtés de l'industrie, des États membres et d'autres acteurs.

1.6 La présente note de travail examine les progrès réalisés dans ces domaines au cours du dernier triennat et soutient que l'Organisation doit faire de ces questions l'axe principal de ses efforts au cours du prochain triennat, au moment où nous redoublons d'ardeur pour réaliser le LTAG. Comme indiqué dans le cadre mondial, « le soutien aux pays en développement et aux États ayant des besoins particuliers s'inscrit dans un continuum, de la première à la dernière étape du processus. Les activités exhaustives de renforcement des capacités, de soutien à la mise en œuvre et de financement sont censées être menées en parallèle pour parvenir à ce résultat et à la généralisation des efforts de décarbonation de l'aviation, et ce, de manière durable. »

2. PROGRAMME ACT-SAF — RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET ASSISTANCE TECHNIQUE

2.1 La plupart des activités menées dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (Programme ACT-SAF) ont eu lieu pendant le triennat en cours. Faisant fond sur l'expérience du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA), le Programme ACT-SAF intègre un module centralisé d'apprentissage de base consistant en des webinaires en libre accès animés par des experts du domaine, ainsi qu'un soutien entre États spécifiquement destiné aux États qui souhaitent produire des SAF. Cela comprend des études de faisabilité pour les projets encore aux premiers stades, des études de mise en œuvre des activités pour les projets dont la faisabilité a été démontrée, un appui à l'élaboration de la réglementation et à la certification, ainsi qu'un soutien à la création de filières d'approvisionnement direct en SAF et un appui consultatif à l'élaboration de propositions de projet.

2.2 Au cours du dernier triennat, la région Europe a travaillé main dans la main avec des partenaires d'autres régions pour étayer les efforts de renforcement des capacités en vue de la réalisation du LTAG. Mentionnons les contributions financières et en nature de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Royaume-Uni, de la Suède et de l'Union européenne. Ces projets sont décrits dans la note A42-WP/368.

2.3 Par le biais du Programme AGIR pour le CORSIA et du Programme ACT-SAF, les États peuvent bénéficier de la meilleure assistance technique qui soit à l'appui de l'exécution de deux des quatre éléments du panier de mesures. Le lien fluide entre le Programme ACT-SAF et le pôle d'investissement financier, ainsi que leur portée accrue et leur utilisation généralisée, sont essentiels. Au cours du prochain triennat, le Programme AGIR pour le CORSIA pourrait mettre l'accent sur les besoins des États hôtes des projets admissibles au titre du CORSIA, en particulier en ce qui concerne l'autorisation des unités et les ajustements correspondants, tout en continuant à aider les États à mettre en œuvre le programme. Cet appui au renforcement des capacités devrait être intensifié davantage, et tous les États disposant de moyens suffisants sont invités à contribuer au Programme ACT-SAF et à d'autres initiatives d'assistance technique bilatérales et multilatérales afin que ces efforts puissent être accélérés.

2.4 Les programmes de soutien à la mise en œuvre devraient également tenir compte de la portée plus large du LTAG et du panier de mesures de l'OACI, afin de permettre aux États de se préparer à l'introduction de nouvelles technologies d'aviation plus efficaces et de tirer parti de l'efficacité accrue de l'exploitation.

3. **PÔLE D'INVESTISSEMENT FINANCIER — FACILITER L'ACCÈS AU FINANCEMENT**

3.1 L'accès aux capitaux est essentiel à la réussite des projets de production de SAF. Il est entendu que des investisseurs, principalement privés mais aussi, dans une certaine mesure, institutionnels, possèdent les ressources nécessaires à cette transition. Dans la plupart des cas, des investisseurs privés recenseront les projets les plus viables, en se concentrant sur les États dont le soutien aux SAF est le plus complet et le plus stable. Les États peuvent donc améliorer les chances de réussite des projets de production de SAF en adoptant des politiques à long terme audacieuses pour les appuyer. Les États qui envisagent d'adopter de telles politiques trouveront des renseignements détaillés dans les *orientations de l'OACI sur les mesures politiques pour le développement et l'utilisation des SAF*, qui vont dans le sens de la composante n° 1 du *Cadre mondial pour des énergies plus propres pour l'aviation*. Le climat général d'investissement est également très important, et à cet égard, la gouvernance et les vastes réformes économiques, qui vont au-delà de l'aviation et des carburants, seront déterminantes.

3.2 Toutefois, il est parfois nécessaire d'apporter un soutien supplémentaire, tel que des garanties ou des financements concessionnels ou mixtes, pour renforcer la confiance et attirer des investissements privés. Le pôle d'investissement financier de l'OACI peut contribuer à faciliter l'accès à l'ensemble des sources de financement potentielles, notamment en aidant les États à formuler leurs besoins. On s'est vivement félicité des progrès récents dans la mise en place du pôle qui, grâce au partenariat de l'OACI avec l'agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), devrait s'appuyer sur le savoir-faire acquis dans le cadre d'initiatives similaires réalisées dans d'autres secteurs. Il sera important de poursuivre les efforts de sensibilisation et de collaboration avec d'autres secteurs et initiatives similaires afin que l'aviation soit prise en compte dans les priorités générales du secteur de l'énergie. Il convient de noter la tenue à Abou Dhabi du Marché mondial de l'aviation durable (GSAM) et, en marge de celui-ci, du Symposium mondial OACI sur le soutien à la mise en œuvre 2025, au cours duquel a été signé un partenariat entre l'UE et l'OACI visant à soutenir le développement du pôle d'investissement financier et à fournir des compétences techniques en matière de financement de l'action climatique. La coopération avec les banques multilatérales de développement et les différents fonds climatiques existants de la CCNUCC sera également essentielle à la réussite, conformément aux priorités annoncées par les États bénéficiaires.

3.3 Les États disposant de moyens suffisants sont encouragés à verser, à titre complémentaire, des contributions volontaires aux fonds existants, conformément au paragraphe 18, alinéa e), de la

résolution A41-21. Ces contributions peuvent appuyer le renforcement des capacités, l'assistance technique et les initiatives de financement de l'action climatique, voire, si la gouvernance est saine, financer des projets. Les États peuvent également verser des contributions volontaires à des fonds existants qui ne relèvent pas de l'OACI et encourager leur utilisation pour soutenir la production de SAF, ou à des initiatives visant à transformer le secteur de l'énergie qui misent sur l'utilisation généralisée des SAF.

4. CONCLUSION

4.1 La réduction à zéro des émissions nettes de carbone de l'aviation internationale d'ici 2050 constitue un défi colossal. Cependant, l'OACI dispose déjà de nombre des outils nécessaires pour entreprendre cette transition, et les initiatives dans lesquelles ces derniers sont utilisés peuvent et devraient être intensifiées et accélérées dans les années à venir. Un soutien à la mise en œuvre devra être apporté à certains États ayant des besoins particuliers, et l'Europe est pleinement solidaire de tous les États dans le cadre de son engagement en faveur d'un monde de plus en plus interconnecté et durable.

4.2 L'Europe reste déterminée à travailler en partenariat avec tous les autres États et régions pour appuyer les efforts de renforcement des capacités dans ce domaine, notamment par le biais du Programme ACT-SAF et du Programme AGIR pour le CORSIA.