



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

POINTS DE VUE DES ÉTATS MEMBRES DE LA CAFAC SUR L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) DE L'OACI

[Note présentée par les 54² États membres de la Commission africaine
de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La CAFAC, au nom de ses 54 États membres, souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à jouer un rôle moteur dans la croissance de l'aviation civile internationale, y compris le développement durable du transport aérien, et de collaborer de manière constructive avec ses États membres, les organisations internationales et autres parties intéressées, afin de servir l'ensemble du secteur de l'aviation dans la réalisation d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) convenu.

Toutefois, en raison de la pandémie de COVID-19, l'objectif final devrait être basé sur une approche équilibrée dans tous les domaines afin d'assurer la reprise complète et le renforcement des capacités des États en voie de développement, ainsi que les besoins spéciaux et urgents. La CAFAC rappelle la résolution adoptée lors de la 40^e Assemblée, qui demandait au Conseil de continuer à explorer la faisabilité d'un objectif global à long terme (LTAG) pour l'aviation civile internationale en menant des études détaillées évaluant la possibilité d'atteindre les objectifs proposés et leur impact, notamment l'impact sur la croissance et les coûts dans tous les pays, en particulier les pays en développement, afin que l'état d'avancement des travaux soit présenté lors de la 41^e Assemblée de l'OACI.

La présente note de travail présente les points de vue des États membres de la CAFAC sur le LTAG de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager l'OACI, les États membres et les partenaires à explorer les possibilités d'un appui financier et d'un transfert des technologies en vue d'aider les États en développement, en particulier les États africains, à atteindre tout objectif convenu en matière de LTAG ;

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

	<p>b) examiner la demande de création d'un mécanisme de financement pour tous les États en voie de développement, en particulier les États africains, afin qu'ils soient prêts à atteindre un LTAG convenu ;</p> <p>c) admettre que la mise en œuvre d'un LTAG convenu ne doit pas entraver la croissance des États en voie de développement, en particulier du secteur de l'aviation africaine ;</p> <p>d) demander au Conseil de s'appuyer sur les conclusions et recommandations de la réunion de haut niveau HLM-LTAG, en tenant compte des points de vue exprimés aux paragraphes 2.12, 2.13 et 2.14 de la présente note de travail ;</p> <p>e) demander au Conseil de fournir aux États, un moyen d'accéder au flux de données et d'informations entre les régions et lesdits États, afin de leur permettre de participer à l'atteinte de chaque objectif, y compris le LTAG ;</p> <p>f) encourager la participation effective des États au LTAG, sur une base volontaire.</p>
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail porte sur l'objectif stratégique — <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	<p>Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019)</p> <p>Doc 10178, <i>Rapport de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG)</i></p> <p><i>Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale</i> (rapport LTAG)</p>

1. INTRODUCTION

1.1 Les pays en développement et notamment les États africains font partie des plus vulnérables aux effets des changements climatiques bien que l'Afrique soit le pays qui contribue le moins au changement climatique. Les États africains sont tributaires de l'aviation civile pour leur connectivité et leur développement durable ; cependant, ils ne sont pas suffisamment équipés pour prendre des mesures rapides dans le cadre de la transition vers tout LTAG convenu en raison de circonstances nationales. C'est pourquoi les États membres de la CAFAC reconnaissent l'importance de l'action climatique pour le secteur de l'aviation en fonction des circonstances particulières et des capacités respectives.

1.2 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 ambitieux global à long terme (LTAG) pour l'aviation civile internationale en réalisant des études détaillées pour évaluer la faisabilité et les impacts de tout objectif proposé, y compris l'impact sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, en particulier les pays en voie de développement, pour l'avancement des travaux qui seront présentés à la 41^e Assemblée de l'OACI.

1.3 La Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG), convoquée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à son siège à Montréal du 19 au 22 juillet 2022, et à laquelle ont participé des ministres et d'autres hauts fonctionnaires a donné lieu à des conclusions et recommandations contenues dans le Doc. 10178. Les conclusions et les recommandations constituent un bon point de départ pour poursuivre la discussion sur la faisabilité du LTAG.

2. DISCUSSION

2.1 Les États membres de la CAFAC se félicitent des progrès accomplis en vue de l'élaboration du rapport du LTAG. Les États membres de la CAFAC ont fait part de leurs points de vue sur les notes de travail (WP/13, 14 et 15) relatives à la réunion de haut niveau HLM-LTAG, afin de soutenir une initiative efficace en faveur des moyens de mise en œuvre et de suivi des progrès d'un LTAG convenu.

2.2 Les pays en développement, en particulier les États africains, les pays en voie de développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (SID) utilisent principalement le transport aérien dans le cadre de leur interconnexion au reste du monde. Pour cette raison, ces pays qui dépendent fortement du transport aérien, œuvrent fortement à relever les défis du changement climatique, et à contribuer au développement durable et à la réduction de la pauvreté.

2.3 Les États membres de la CAFAC soulignent à nouveau que la mise en œuvre d'un LTAG devrait tenir compte des capacités et des compétences des différents États membres. La situation des États en développement révèle à ce jour, le grand besoin d'une analyse approfondie de leurs capacités respectives, qui pourrait les aider à satisfaire aux exigences de piliers essentiels tels que l'état de préparation, les capacités de financement et le transfert des technologies, ainsi que la mobilisation des ressources. La détermination et la mise en œuvre d'un LTAG convenu, devraient prendre en compte la situation des États en développement.

2.4 Les résultats présentés dans le rapport du CAEP révèlent trois (3) scénarios intégrés qui prennent en compte « l'état de préparation, la capacité de réalisation et l'ambition ». Des mesures importantes sont donc nécessaires pour améliorer la technologie, les procédures et les capacités d'exploitation des aéronefs, ainsi que l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF). On note à ce jour, une faible pénétration de la technologie et des SAF sur le marché africain.

2.5 Le rapport du LTAG reconnaît qu'il pourrait également y avoir des besoins potentiels de renforcement des capacités et d'assistance pour réaliser les scénarios. Le rapport indique que cela pourrait inclure des ateliers sur les solutions à mettre en œuvre par les États pour atteindre les objectifs, y compris l'estimation 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 qui pourrait être ACT-LTAG, c'est-à-dire similaire à l'initiative satisfaisante de l'ACT-CORSIA. Il doit y avoir un équilibre dans la fourniture des moyens de mise en œuvre. Cela doit inclure le renforcement des capacités, le transfert des technologies et le financement.

2.6 La mise en place et l'extension de la politique de renforcement des capacités sur le LTAG pour les États et en particulier les États africains, seront donc bienvenues. Ces actions devront être mises en œuvre dans l'esprit de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé pour compte », qui ne doit pas être considérée comme un simple « slogan », mais plutôt comme une étape vers la mise en œuvre efficace du LTAG.

2.7 Les scénarios de prévision post COVID-19 de l'OACI qui utilisent le scénario de faible reprise, prédisent pour l'Afrique, une croissance de 4 % sur la période 2018-2050. Cet indicateur montre à quel point l'Afrique aura besoin d'investissements massifs, afin d'accroître ses capacités à assurer le soutien de cette croissance tout en investissant également dans des projets de réduction du carbone et d'autres actions en faveur du climat dans le cadre d'un LTAG convenu.

2.8 Le rapport³ 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 de l'industrie, d'étudier les options de financement dont disposent les États en développement.

2.9 Le processus et le soutien à la mise en œuvre des moyens du LTAG doivent être plus transparents, participatifs et accessibles à tous les États, en particulier aux États en développement. En outre, les États en développement devraient avoir accès aux informations et aux données nécessaires, afin de leur permettre de comprendre tout processus qui sera adopté afin d'être mis en œuvre par les États, y compris le LTAG.

2.10 Le rapport CAEP LTAG a en outre évalué les coûts et les investissements associés aux scénarios LTAG avec des investissements des États (c'est-à-dire des gouvernements) relatifs à la configuration des aéronefs et/ou la recherche et le développement des systèmes énergétiques, estimés de 15 à 180 milliards de dollars jusqu'en 2050, les coûts et les investissements pour les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) pour les mesures d'exploitation spécifiques LTAG, estimés de 11 à 20 milliards de dollars d'ici à 2050, les coûts et les investissements pour les aéroports et les mesures d'exploitation, estimés de 2 à 6 milliards de dollars pour tous les scénarios LTAG entre autres investissements par les constructeurs d'aéronefs et les exploitants aériens (compagnies aériennes).

2.11 Le LTAG devrait être économiquement bénéfique et tout coût supplémentaire découlant de l'introduction de nouvelles technologies, de mesures opérationnelles avancées et de l'utilisation de carburants d'aviation durables, devrait garantir qu'aucun pays ne soit laissé pour compte, compte tenu de la capacité des États en développement. L'estimation et l'analyse des coûts par les États, sont très difficiles, notamment pour les États africains. Il est donc nécessaire de réaliser un transfert des technologies et de fournir une estimation des coûts et de l'appui pour ces États, afin de leur permettre de comprendre l'impact possible du LTAG. L'analyse doit tenir compte des voies socio-économiques et des impacts probables du LTAG.

2.12 Des divergences de vues ont été exprimées par différents États au cours de la réunion HLM-LTAG. Si les États membres de la CAFAC se félicitent des conclusions du HLM-LTAG, il faut noter qu'il est nécessaire d'harmoniser la terminologie et la définition de termes tels que « zéro émissions nettes de carbone » ou « décarbonisation du secteur de l'aviation » et « hors secteur » qui nécessitent encore plus de clarté pour être compris. Il convient d'éviter d'utiliser tout nouveau terme « non défini » qui ne relève pas du rapport du CAEP sur le LTAG approuvé par le Conseil. Les actions de l'OACI en matière de réduction des émissions doivent en outre être conformes à la CCNUCC et à l'accord de Paris.

2.13 En outre, le calendrier d'un LTAG convenu devrait être aussi souple que possible compte tenu des circonstances particulières et des capacités respectives de développement des États en développement, à contribuer à l'atteinte de cet objectif.

2.14 Enfin, la teneur d'un LTAG convenu devrait prévaloir sur toute législation, disposition administrative, politique, programme, mécanisme ou tout autre instrument similaire national, régional ou international, étant entendu qu'aucun État ou groupe d'États ne devrait établir d'exigences ou d'incitations liées à un LTAG, qui pourraient, soit mettre en péril le LTAG convenu de l'OACI, soit s'appliquer à des entités autres que celles qui relèvent de leur souveraineté.

³ <https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/financing.aspx>

3. ACTION REQUIRES

3.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) encourager l'OACI, les États membres et les partenaires à explorer les possibilités d'un appui financier et d'un transfert des technologies en vue d'aider les États en développement, en particulier les États africains, à atteindre tout objectif convenu en matière de LTAG ;
- b) examiner la demande de création d'un mécanisme de financement pour tous les États en voie de développement, en particulier les États africains, afin qu'ils soient prêts à atteindre un LTAG convenu ;
- c) admettre que la mise en œuvre d'un LTAG convenu ne doit pas entraver la croissance des États en voie de développement, en particulier du secteur de l'aviation africaine ;
- d) demander au Conseil de s'appuyer sur les conclusions et recommandations de la réunion de haut niveau HLM-LTAG, en tenant compte des points de vue exprimés aux paragraphes 2.12, 2.13 et 2.14 de la présente note de travail ;
- e) demander au Conseil de fournir aux États, un moyen d'accéder au flux de données et d'informations entre les régions et lesdits États, afin de leur permettre de participer à l'atteinte de chaque objectif, y compris le LTAG ;
- f) encourager la participation effective des États au LTAG, sur une base volontaire.