



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

POINTS DE VUE DES MEMBRES DE LA COALITION SUR L'AMBITION CLIMATIQUE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE CONCERNANT LE LTAG ET LE CORSIA

(Note présentée par le Canada, les États-Unis, le Japon, le Kenya, le Mexique, la Norvège, la République de Corée, le Rwanda, la Suisse, la Türkiye, le Royaume Uni et l'Union européenne¹ et ses États membres, et avec le parrainage de l'Albanie, l'Arménie, l'Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l'Islande, Monaco, le Monténégro, la Macédoine du Nord, la République de Moldova, Saint-Marin, la Serbie et l'Ukraine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La dimension mondiale de l'aviation fait que la lutte contre les émissions de CO₂ générées par le transport aérien passe nécessairement par une coopération et une action coordonnées au niveau international, si l'on veut effectivement réduire leur impact sur les changements climatiques. Les co-auteurs de la présente note saluent les progrès réalisés lors de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG) et se félicitent vivement de ce que les conclusions qui en sont issues évoquent l'objectif de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050, objectif dont l'adoption pourrait figurer au cœur des travaux de la prochaine Assemblée. Alors que nous nous apprêtons à entériner, puis à concrétiser, un objectif ambitieux de réduction des émissions générées par le secteur aéronautique, nous devons impérativement nous assurer que les sources de financement, les dispositifs de renforcement des capacités et les programmes de formation dont nous aurons besoin seront disponibles et accessibles, de façon à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté lors de la décarbonation totale de l'aviation. Pour garantir la crédibilité à long terme du régime CORSIA et préserver la bonne réputation de l'OACI et de son programme climatique phare au niveau mondial, les co-auteurs encouragent l'Assemblée à s'efforcer de porter au plus haut niveau les critères écologiques du CORSIA, tout en respectant un juste équilibre entre ambition et pragmatisme afin de ne pas imposer de charges trop lourdes au secteur du transport aérien, qui se remet encore de la pandémie de COVID-19..

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir d'œuvrer ensemble à la réalisation d'un objectif collectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 pour l'aviation internationale, qui vienne appuyer l'objectif de température de l'Accord de Paris ;
- b) s'accorder sur l'importance qu'il y a à renforcer les capacités et à faciliter l'accès aux possibilités de financement pour aider les États membres de l'OACI à réaliser un objectif ambitieux à long terme

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 Tchèque

<p>pour l'aviation internationale, notamment en s'attachant à trouver des mécanismes susceptibles de mettre en correspondance les investisseurs et les besoins de financement en la matière ;</p> <p>c) porter au plus haut niveau les critères écologiques du régime CORSIA et à éviter d'en modifier davantage sa conception, tout en encourageant les États qui ne l'ont pas encore fait à y adhérer volontairement.</p>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Protection de l'environnement</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 16 — <i>Protection de l'environnement</i> , volume IV — <i>Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i> Doc 10178, <i>Rapport sur la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale</i> de l'OACI

1. INTRODUCTION

1.1 La Coalition sur l'ambition climatique pour l'aviation internationale (IACAC) a vu le jour l'an dernier, lors du sommet sur les changements climatiques qui s'est tenu à Glasgow (COP26). Il s'agit d'un groupe ouvert à tout État membre de l'OACI qui partage ses objectifs et ses engagements. Ses membres entendent œuvrer ensemble à la promotion de mesures ambitieuses qui puissent ramener les émissions de CO₂ générées par le transport aérien à un niveau cohérent avec celles prises pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°C, notamment en préconisant l'adoption d'un objectif mondial ambitieux pour lesdites émissions, en veillant à optimiser l'efficacité du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), en favorisant la mise au point et l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF), en encourageant la mise en place et le déploiement de nouvelles technologies aéronautiques et en rendant l'exploitation des avions plus écologique².

1.2 La dimension mondiale de l'aviation fait que la lutte contre les émissions de CO₂ générées par le transport aérien passe nécessairement par une coopération et une action coordonnées au niveau international, si l'on veut effectivement réduire leur impact sur les changements climatiques. Ce secteur ne pourra maintenir sa capacité à se développer de manière durable qu'à la condition de se donner une ambition climatique. Une ambition qui permettra au demeurant de protéger les États les plus menacés par le dérèglement climatique (ceux-là même qui, bien souvent, dépendent de manière disproportionnée de l'aviation pour leur connectivité) et de préserver les infrastructures aéronautiques vulnérables contre ses effets. Alors que nous nous apprêtons à entériner, puis à concrétiser, un objectif ambitieux de réduction des émissions générées par le secteur aéronautique, nous devons impérativement nous assurer que les sources de financement, les dispositifs de renforcement des capacités et les programmes de formation dont nous aurons besoin seront disponibles et accessibles, de façon à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté lors de la décarbonation totale de l'aviation.

² Déclaration de la IACAC (<https://www.gov.uk/government/publications/cop-26-declaration-international-aviation-climate-ambition-coalition>). Les États souhaitant rejoindre la Coalition peuvent le faire en contactant le Royaume-Uni à l'adresse IACAC@dft.gov.uk.

2. OBJECTIF AMBITIEUX A LONG TERME POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

2.1 Les co-auteurs de la présente note saluent les progrès réalisés lors de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG) et se félicitent vivement de ce que les conclusions qui en sont issues évoquent l'objectif de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050, objectif dont l'adoption pourrait figurer au cœur des travaux de la 41^e Assemblée. Ils rappellent l'objectif à long terme de l'Accord de Paris, à savoir contenir l'élévation de la température moyenne de la planète nettement en dessous de 2°C par rapport aux niveaux pré-industriels et poursuivre l'action menée pour limiter l'élévation de la température à 1,5°C. Si nous parvenons à ne générer aucune valeur nette d'émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, nous donnerons toutes les chances de maintenir l'élévation de la température moyenne de la planète en dessous de 1,5°C.

2.2 Aussi est-il essentiel que l'OACI et ses États membres travaillent en collaboration avec les organisations concernées sur les différents éléments du panier de mesures et s'efforcent de réduire au maximum les émissions générées par le transport aérien en intervenant sur trois tableaux - la technologie, l'exploitation et les carburants. La neutralité carbone du secteur aéronautique sera hautement tributaire des carburants d'aviation durables (SAF). Ce nouveau secteur d'activité aura besoin, pour la production et le déploiement desdits carburants, de toute l'aide qui pourra lui être apporté aux niveaux international, régional et national. Les co-auteurs de la présente note se réjouissent de l'organisation, en 2023, de la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), qui devrait conférer un cadre mondial aux SAF. Les États devraient favoriser la production et l'utilisation de SAF capables de réduire le cycle de vie des émissions et de contribuer ainsi à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies (ODD). Les co-auteurs suggèrent de privilégier des SAF qui ne fassent pas concurrence à la production alimentaire en termes d'utilisation des terres et d'approvisionnement en eau, et dont la quantification précise de la séquestration de carbone soit établie par des organismes extérieurs au secteur aéronautique.

2.3 Le régime CORSIA contribuera à encourager l'utilisation des SAF car il pose, en même temps qu'il suscite une demande pour ces carburants, un ensemble de critères en matière de durabilité destinés à garantir de réelles réductions des émissions de carbone. De plus, le processus de suivi, de notification et de vérification dont est assorti le CORSIA offre une méthode harmonisée à l'échelle mondiale pour suivre de près l'utilisation des SAF. Si l'on veut atteindre l'objectif de réduction à zéro des émissions nettes d'ici 2050 de manière efficace et rationnelle, des mesures de réduction des émissions devront être également mises en place en dehors du secteur aéronautique, mesures pour lesquelles le CORSIA ne constitue qu'une approche parmi d'autres.

3. SOUTENIR LES ÉTATS EN FACILITANT L'ACCES AUX SOURCES DE FINANCEMENT, AUX DISPOSITIFS DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET AUX PROGRAMMES DE FORMATION

3.1 Les États, en particulier les petits États insulaires en développement, les pays en développement sans littoral et les pays les moins avancés, auront besoin d'une assistance et d'un soutien qui permettent à chacun d'eux de contribuer réellement à la transition du secteur aéronautique vers la décarbonation. L'OACI a un rôle à jouer en les aidant à accéder aux sources de financement, aux dispositifs de renforcement des capacités et aux programmes de formation, qui sont indispensables si l'on veut qu'aucun pays ne soit laissé de côté dans ce processus de transition. Le renforcement des capacités est ici primordial, et les membres de l'IACAC se sont déjà engagés à intensifier leur aide sur ce plan pour faciliter la mise en œuvre du CORSIA et d'autres mesures adoptées par l'OACI face aux changements climatiques. Les co-auteurs se félicitent donc du déploiement du programme AGIR pour le CORSIA (Assistance,

renforcement des capacités et formation pour le CORSIA) ainsi que du lancement du nouveau programme ACT-SAF. Ils appuient sans réserve les efforts déployés par l'OACI et ses États membres pour accroître encore l'aide apportée au renforcement des capacités dans la perspective de la mise en place de toutes les mesures du panier.

3.2 Pour réaliser un LTAG réellement ambitieux, il conviendra par ailleurs de mobiliser des investissements privés destinés à des projets, programmes et initiatives axés sur la décarbonation de l'aviation civile. Ces financements sont essentiels pour accélérer l'innovation et promouvoir la mise au point d'aéronefs plus rentables et moins polluants, et pour aboutir à terme à la production d'appareils ne générant aucune émission de CO₂, ce qui améliorera considérablement la performance environnementale de chaque vol ; des financements sont également indispensables au développement des infrastructures requises pour exploiter ces aéronefs innovants et pour élaborer et utiliser efficacement des SAF dans toutes les régions du monde. L'OACI a un rôle important à jouer en ce qu'elle peut établir et favoriser un dialogue entre les États, les donateurs, la communauté internationale des investisseurs et le secteur aéronautique, et réfléchir à des mécanismes qui permettraient, au sein des États membres, de mettre en correspondance les investisseurs potentiels et les besoins de financement en la matière, afin d'accélérer le rythme de la décarbonation au niveau mondial.

3.3 Nombre d'organisations proposent déjà de multiples possibilités de financement. L'Appendice à la présente note dresse une première liste de ressources existantes, dont pourront tirer parti toutes les nouvelles initiatives de l'OACI. Le Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI devrait également être davantage mis en lumière, et il faudrait encourager les États à l'abonder tout en affectant des contributions à des activités propres à l'OACI consacrées à la réduction des émissions. Enfin, d'autres activités de renforcement des capacités et de soutien devraient être organisées conjointement par les États dans le cadre de programmes de coopération, d'assistance technique et autres.

4. PLANS D'ACTION ET SUIVI

4.1 Tous les États membres doivent impérativement élaborer et tenir à jour un plan d'action national sur la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, document qui doit indiquer ce qu'ils envisagent de faire, leur feuille de route et leurs besoins en termes d'assistance. Ces plans d'action constituent un moyen important de suivre les progrès qui les rapprochent peu à peu d'un objectif ambitieux à long terme. L'OACI devra également, en plus de suivre les avancées réalisées par les États grâce à leurs plans d'action, mesurer celles enregistrées au niveau mondial dans la réalisation d'un objectif ambitieux à long terme. La collecte des données relatives aux émissions obtenues grâce au système de suivi, de notification et de vérification du régime CORSIA constituera la pierre angulaire de cette démarche. Dans cette optique, il faudrait que l'OACI observe également un certain nombre d'indicateurs clés de réussite tels que les gains d'efficacité globale, les nouvelles technologies, ou encore la qualification et les volumes des matières premières des SAF. Chaque secteur devrait disposer de moyens de suivi qui lui soient propres (le processus d'état des lieux de l'environnement de l'OACI et les SAP seront ainsi des sources essentielles d'information sur l'évolution de la situation). Il sera également indispensable de surveiller l'efficacité des activités engagées dans le cadre des initiatives de soutien de l'OACI.

5. CORSIA

5.1 Le régime CORSIA est actuellement le plus important dispositif mondial de mesure des émissions de carbone générées par l'aviation internationale. En raison cependant de la baisse du trafic international due à la pandémie actuelle de COVID-19, aucun exploitant n'a encore été contraint d'acheter des crédits carbone ou des carburants éligibles au titre de CORSIA pour satisfaire à ses obligations. Pour

garantir la crédibilité à long terme du régime CORSIA et préserver la bonne réputation de l'OACI et de son programme climatique phare au niveau mondial, les co-auteurs encouragent l'Assemblée à s'efforcer de porter au plus haut niveau les critères écologiques du CORSIA, tout en respectant un juste équilibre entre ambition et pragmatisme afin de ne pas imposer de charges trop lourdes au secteur du transport aérien, qui se remet encore de la pandémie de COVID-19. Les co-auteurs soulignent la nécessité de préserver l'intégrité et l'ambition du programme, et de veiller à ce qu'il ne soit pas nécessaire de le modifier en permanence au gré de l'évolution des conditions et attentes du marché, de telles modifications étant susceptibles de déstabiliser les marchés de carburants d'aviation durables et de compensation carbone dont dépend la réussite du CORSIA.

5.2 Se félicitant de ce que 115 pays dans le monde aient à présent pris l'engagement d'adhérer au régime de compensation CORSIA à partir de 2023, les co-auteurs appellent par ailleurs les États à unir leurs efforts, par le biais du programme AGIR pour le CORSIA, pour s'y investir davantage et renforcer les capacités d'exécution. Les États membres de l'OACI sont en outre encouragés à s'efforcer de mettre en œuvre, au niveau national, l'Annexe 16, volume IV, à la Convention de Chicago, de la manière la plus complète et la plus rapide qui soit, notamment pour ce qui concerne les mesures visant à éviter tout double comptage des réductions d'émissions déclarées dans le cadre du régime CORSIA, aussi bien pour les unités d'émission que pour les carburants éligibles au titre du CORSIA. Dans certains cas, il pourra être nécessaire d'effectuer des ajustements correspondants pour les émissions déclarées au titre des contributions déterminées au niveau national (CDN) dans le cadre de l'Accord de Paris, conformément aux directives adoptées lors de la COP26. Les membres de l'IACAC appellent également les États qui ne l'ont pas encore fait à envisager de participer volontairement au régime CORSIA dès que possible.

6. SUITES À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

6.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) convenir d'œuvrer ensemble à la réalisation d'un objectif collectif mondial ambitieux à long terme (LTAG) de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici 2050 pour l'aviation internationale, qui vienne appuyer l'objectif de température de l'Accord de Paris ;
- b) s'accorder sur l'importance qu'il y a à renforcer les capacités et à faciliter l'accès aux possibilités de financement pour aider les États membres de l'OACI à réaliser un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, notamment en s'attachant à trouver des mécanismes susceptibles de mettre en correspondance les investisseurs et les besoins de financement en la matière ;
- c) porter au plus haut niveau les critères écologiques du régime CORSIA et à éviter d'en modifier davantage son architecture, tout en encourageant les États qui ne l'ont pas encore fait à y adhérer volontairement.

APPENDICE

DIRECTORY OF PUBLIC FINANCING PROGRAMMES FOR MITIGATING AVIATION EMISSIONS

I. CLEAN TECHNOLOGY FUND (CTF)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of low carbon technologies including renewable energy.

FUNDING TYPES

Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/clean-technology-fund

II. SCALING UP RENEWABLE ENERGY IN LOW INCOME COUNTRIES (SREP)

ADMINISTERED BY THE CLIMATE INVESTMENT FUND AT THE WORLD BANK

PURPOSE

Increase the development of renewable energy in developing countries.

FUNDING TYPES

Concessional Financing, senior loans, convertible grants/contingent recovery grants, equity, local currency swaps and guarantees, contingent recovery loans, subordinated debt, plus technical assistance and capacity building.

WEBSITE

www.climateinvestmentfunds.org/fund/scaling-renewable-energy-program

III. GLOBAL ENERGY EFFICIENCY AND RENEWABLE ENERGY FUND (GEEREF)

ADMINISTERED BY GEEREF WITH SUPPORT FROM THE EUROPEAN INVESTMENT BANK GROUP

PURPOSE

Provide attractive, low risk financial investments that will produce economic, environmental, and social benefits.

FUNDING TYPES

Invests public and private risk capital in private equity funds, which provide equity financing for small and medium sized renewable energy and energy efficiency projects in emerging economies.

WEBSITE

geeref.com

IV. THE GLOBAL ENVIRONMENT FACILITY (GEF)

ADMINISTERED BY THE GEF

PURPOSE

To help developing countries and countries with economies in transition to meet the objectives of international environmental conventions and agreements.

FUNDING TYPES

Multilateral grants, contingent loans, loan to grant, mitigate technology specific risks, microfinancing for residences.

WEBSITE

www.thegef.org

V. GREEN CLIMATE FUND (GCF)

ADMINISTERED BY THE GCF BOARD UNDER THE UNFCCC, WITH SUPPORT FROM THE WORLD BANK

PURPOSE

To advance the goal of keeping the temperature increase on earth below two degrees Celsius by investing into low-emission and climate-resilient development.

FUNDING TYPES

Variety of financial instruments available, including grants, concessional loans, subordinated debt, equity, and guarantees, giving flexibility to match project needs. Risk-bearing capacity, allowing the Fund to support innovation and leverage and crowd in additional financing.

WEBSITE

www.greenclimate.fund

VI. GLOBAL CLIMATE CHANGE ALLIANCE (GCCA)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION (EU)

PURPOSE

To help the most vulnerable and least developed countries address climate change through support of their national programmes.

FUNDING TYPES

National budget support with funds sent directly to the country in tranches with supplemental funds delivered on completion of first programme.

WEBSITE

www.gcca.eu

VII. NEIGHBORHOOD, DEVELOPMENT AND INTERNATIONAL COOPERATION

INSTRUMENT (NDICI)

ADMINISTERED BY THE EUROPEAN COMMISSION UNDER THE EUROPEAN UNION

PURPOSE

To support EU Development Policy and "Agenda for Change" including sustainability goals.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://ec.europa.eu/international-partnerships/global-europe>

VIII. PILOT AUCTION FACILITY FOR METHANE AND CLIMATE MITIGATION (PAF)

ADMINISTERED BY THE WORLD BANK WITH FUNDING FROM THE GOVERNMENTS OF GERMANY, SWEDEN, SWITZERLAND, AND THE UNITED STATES

PURPOSE

To support a market for carbon credits.

FUNDING TYPES

Grants to organizations or projects being developed by them. Contracts through tendering process for goods and services. Budget support to countries through financial transfers to national treasuries. Funding directly to specific in-country sectors.

WEBSITE

<https://www.pilotauctionfacility.org/>

IX. AFRICA CLIMATE CHANGE FUND (ACCF)
ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY VARIOUS
CLIMATE FUNDS AND DONOR COUNTRIES

PURPOSE

To support low carbon development and climate resiliency.

FUNDING TYPES

Grants for capacity building, strategic planning, policy development, project implementation.

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/africa-climate-change-fund/

X. SUSTAINABLE ENERGY FUND FOR AFRICA (SEFA)
ADMINISTERED BY THE AFRICAN DEVELOPMENT BANK, FINANCED BY THE
GOVERNMENTS
OF DENMARK AND THE
UNITED STATES

PURPOSE

To support private sector-led small and medium scale renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Grant funding to target renewable energy development from feasibility to financial close. Grants for technical

assistance and project preparation. Equity investments through the Africa Renewable Energy Fund, managed

by Berkeley Investments. Grants to fund public activities that enable private investments

WEBSITE

www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/sustainable-energy-fund-for-africa/

XI. INTERNATIONAL CLIMATE FUND (ICF)
ADMINISTERED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM

PURPOSE

As the United Kingdom's primary source of climate finance, it funds existing multilateral and national programmes focused on supporting private sector innovation and public-private partnerships, including renewable energy development in Africa.

FUNDING TYPES

Project grants, investments in climate funds. Grants primarily provided for bilateral projects.

Concessional loans provided to multilateral programmes.

WEBSITE

www.gov.uk/government/publications/international-climate-fund/international-climate-fund

XII. INTERNATIONAL CLIMATE INITIATIVE (IKI)
ADMINISTERED BY THE GERMAN FEDERAL MINISTRY FOR THE ENVIRONMENT, NATURE
CONSERVATION, BUILDING AND NUCLEAR SAFETY

PURPOSE

To mitigate GHG emissions, adapt to climate change, conserve carbon sinks, and conserve biodiversity.

FUNDING TYPES

Grants to support policy advice, capacity building and appropriate training measures, and also technological lighthouse projects and technological cooperation scheme.

WEBSITE

www.international-climate-initiative.com/en/

XIII. NAMA FACILITY

ADMINISTERED BY THE NAMA BOARD AND IMPLEMENTED BY DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT (GIZ) GMBH
PURPOSE

Implement ambitious mitigation projects in developing and emerging economies.

FUNDING TYPES

Funding for transformational changes in sector development driven by in-country planning and implementation.

WEBSITE

www.nama-facility.org

XIV. GLOBAL CLIMATE PARTNERSHIP FUND (GCPF)

ADMINISTERED BY THE INVESTMENT FIRM RESPONSABILITY INVESTMENTS AG, AND FINANCED BY THE GOVERNMENTS OF DENMARK, GERMANY, AND THE UK, THE INTERNATIONAL FINANCE CORPORATION, THE DEVELOPMENT BANKS OF AUSTRIA AND THE NETHERLANDS, AND PRIVATE INVESTORS

PURPOSE

Use public funding to leverage private capital in order to mitigate climate change and drive sustainable growth in developing and emerging markets.

FUNDING TYPES

Dedicated funding to local institutions in the form of senior or subordinated debt; mid- to long-term financing with flexible schedules; direct financing for projects in the late stage of development through direct funding primarily in the form of senior debt; maturities of up to 10 years; equity or mezzanine debt, provided in smaller amounts where this strengthens the funding package.

WEBSITE

www.gcpf.lu/investing-in-renewable-energy-and-energy-efficiency.html

XV. PRIVATE FINANCE ADVISORY NETWORK (PFAN) ADMINISTERED BY THE UNITED NATIONS INDUSTRIAL DEVELOPMENT ORGANIZATION AND THE RENEWABLE ENERGY AND ENERGY EFFICIENCY PARTNERSHIP

PURPOSE

Provide free business consulting services to early-stage clean energy development projects in emerging economies.

FUNDING TYPES

Free advisory services, networking to bring entrepreneurs in the developing world together with investors from the developed world.

WEBSITE

<https://pfan.net>

XVI. UAE SOUTH PACIFIC PARTNERSHIP FUND (UAE-PPF)

ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

XVII. IRENA / ADFD PROJECT FACILITY
ADMINISTERED THE INTERNATIONAL RENEWABLE ENERGY AGENCY (IRENA) AND
FINANCED BY THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT (ADFD)

PURPOSE

To overcome financial barriers to clean energy development.

FUNDING TYPES

IRENA provides technical assistance and capacity building, ADFD provides concessionary loans.

WEBSITE

adfd.irena.org

XVIII. PACIFIC ENVIRONMENT COMMUNITY (PEC) FUND
ADMINISTERED THE PACIFIC ISLAND FORUM SECRETARIAT PURPOSE

To install renewable energy and sea water desalination projects to solve energy and drinking water problems.

FUNDING TYPES

Grants for solar power generation systems and sea water desalination plants or a combination of both.

WEBSITE

www.forumsec.org

XIX. UAE-CARIBBEAN RENEWABLE ENERGY FUND
ADMINISTERED THE ABU DHABI FUND FOR DEVELOPMENT AND FINANCED BY THE
GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES

PURPOSE

To diversify energy mix and advance sustainability.

FUNDING TYPES

Grants and technical assistance.

WEBSITE

<http://www.masdar.ae>

XX. ADAPTATION, CLEAN ENERGY, AND SUSTAINABLE LANDSCAPES PROGRAMS
ADMINISTERED BY THE U.S. AGENCY FOR INTERNATIONAL DEVELOPMENT

Support plans and programmes to mitigate and adapt to climate change in developing countries.

FUNDING TYPES

Various measures from direct technical assistance, training, grant funding, and financial support through implementing partners.

WEBSITE

www.usaid.gov/climate