



TROISIÈME CONFÉRENCE SUR L'AVIATION ET LES CARBURANTS ALTERNATIFS (CAAF/3)

Dubaï (Émirats arabes unis), 20 – 24 novembre 2023

Point 5 : Examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables à l'horizon 2050, y compris les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, dans le but de définir un cadre mondial

CADRE MONDIAL DE L'OACI POUR DES ÉNERGIES PLUS PROPRES POUR L'AVIATION

(Note présentée par le Secrétariat de l'OACI)

RÉSUMÉ

La présente note de travail expose les résultats possibles de la CAAF/3, notamment un projet de cadre mondial de l'OACI, qui sera examiné par la Conférence.

Depuis la consultation préalable sur les résultats de la Conférence qui s'est tenue les 25 et 26 septembre 2023 (voir CAAF/3-WP/9), le Comité du climat et de l'environnement (CEC) du Conseil de l'OACI et son groupe restreint ont apporté des mises à jour supplémentaires au projet de document sur les résultats possibles de la CAAF/3, qui figure en appendice à la présente note.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Assemblée de l'OACI, à sa 41^e session en octobre 2022, a demandé au Conseil de « continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances et des capacités nationales »¹.

1.2 À cet égard, depuis début 2023, un groupe restreint sur les préparatifs de la CAAF/3, sous l'égide du Comité du climat et de l'environnement (CEC) du Conseil de l'OACI, avait envisagé des résultats possibles de la CAAF/3, y compris un projet de cadre mondial de l'OACI, en tenant compte du retour

¹ Voir la résolution A41-21, paragraphe 28, alinéa f), de l'Assemblée.

d'information et des commentaires recueillis lors de diverses activités de sensibilisation et de préparation (voir aussi la note CAAF/3-WP/2).

2. CONSULTATIONS PRÉALABLES SUR LES RÉSULTATS DE LA CAAF/3²

2.1 Dans le cadre des activités de sensibilisation et de préparation, une consultation préalable sur les résultats de la Conférence CAAF/3 a été menée avec les États à Montréal, les 25 et 26 septembre 2023, afin de mettre l'accent sur les résultats possibles de la conférence, de rapprocher les positions sur autant de questions que possible, et de déterminer quelles divergences subsistent pour trouver des moyens de les aplanir et de faire en sorte que les délibérations de la Conférence CAAF/3 soient davantage axées sur les résultats (voir lettre aux États ENV 9/1 – 23/58).

2.2 Un projet de document sur les résultats possibles de la CAAF/3, tenant compte des progrès accomplis par le groupe restreint du Comité de l'environnement et du climat du Conseil, a été publié sur le site web de la consultation : <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx> (voir aussi CAAF/3-WP/9). De plus, des opinions et des observations sur le projet de document ont été soumises par 10 États et groupes d'États et par 5 organisations, afin d'en faciliter la communication de manière transparente aux participants de la consultation. La procédure relative à la consultation préalable à la CAAF/3 est aussi publiée sur le site.

3. RÉSULTATS POSSIBLES DE LA CAAF/3

3.1 Depuis la consultation préalable à la CAAF/3, le Comité de l'environnement et du climat et son groupe restreint ont encore progressé dans la mise à jour du projet de document sur les résultats possibles de la Conférence, qui figure en appendice à la présente note. Les membres du Comité qui n'étaient pas officiellement membres du Groupe restreint ont été invités à participer en qualité qu'observateurs.

3.2 Les principales mises à jour sont les suivantes :

- de manière générale, les expressions évoquant l'expansion des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ont été, le cas échéant, précisées pour parler de l'intensification du développement et du déploiement des SAF, LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, par souci de cohérence ;
- à la fin des *paragraphes de rappel du contexte*, certaines formules pertinentes de la Déclaration des dirigeants du G20 à New Delhi ont été ajoutées ;
- à la fin des paragraphes de liaison, un nouveau paragraphe a été ajouté pour souligner davantage la nécessité d'apporter un soutien aux pays en développement et aux États ayant des besoins particuliers ;
- le paragraphe premier sur la vision pour des énergies plus propres pour l'aviation a été mis à jour avec deux versions comprenant un paramètre possible, ainsi que des projections quantifiées et des échéances (voir CAAF/3-WP/4 et IP/6) ;

² Page web de la consultation préalable sur les résultats de la CAAF/3 : <https://www.icao.int/Meetings/pre-CAAF3/Pages/default.aspx>

- les paragraphes 5 et 17, point e) ont été mis à jour afin de préciser que les orientations stratégiques de l'OACI ne constituent pas une validation de politiques particulières (voir CAAF/3-WP/3) ;
- le paragraphe 6 a été mis à jour pour inclure de nouveaux points b) et c) sur la nécessité de tenir compte des incidences en matière de coût et de l'accessibilité économique, ainsi que des dernières avancées scientifiques et technologiques, respectivement, et le point e) a été mis à jour par souci d'éviter les mesures extraterritoriales ;
- le paragraphe 12 a été mis à jour afin d'encourager l'OACI à accélérer l'analyse et l'approbation des émissions tout au long du cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant (voir CAAF/3-WP/5) ;
- des modifications substantielles ont été apportées au paragraphe 14 sur les méthodes comptables et au paragraphe 15 sur une étude de l'OACI sur les systèmes de comptabilisation, en citant notamment les contributions techniques du CAEP sur les paramètres de calcul des carburants et les méthodes de déclaration (voir CAAF/3-WP/6) ;
- un nouveau paragraphe 24 a été ajouté sur l'ampleur des besoins en investissements dans les énergies propres de l'aviation jusqu'en 2050, selon le rapport sur le LTAG (voir CAAF/3-WP/8) ;
- le paragraphe 26 a été mis à jour afin de préciser le rôle complémentaire entre un programme solide d'assistance et de coopération [A41-21, paragraphe 18, point c)] et les dispositions relatives au financement [A41-21, points a) et b)] ;
- les paragraphes 33 à 35 ont été mis à jour afin de préciser les objectifs et les activités clés envisagés dans le cadre de la mise en place de l'initiative *Finvest Hub* de l'OACI (voir CAAF/3-IP/5) ;
- un nouveau paragraphe 39 a été ajouté pour souligner la nécessité d'obtenir des financements et des ressources pour l'action climatique, en vue d'aider l'aviation à mener à bien la transition vers une énergie plus propre et à réaliser l'objectif ambitieux à long terme.

3.3 Des divergences de vues existent encore entre les membres du CEC et du groupe restreint sur certains points, deux en particulier : 1) une vision pour des énergies plus propres pour l'aviation au titre de la composante n° 1 ; et 2) le financement d'énergies plus propres pour l'aviation au titre de la composante n° 4. À cet égard, les paragraphes des composantes n° 1 et 4 sont placés entre crochets et nécessitent des discussions supplémentaires dans le but de rapprocher ces points de vue en préparation de la CAAF/3 et au cours de celle-ci.

3.4 Deux versions du premier paragraphe (Vision) sont incluses dans le projet de document ; l'objectif est ainsi d'aider les experts à se préparer aux discussions sur le sujet en décrivant l'éventail des résultats possibles et les éventuels concepts de la vision. Ceux-ci sont présentés afin de réserver un espace dans le texte et il convient de ne pas les considérer comme préjugeant de l'issue de la discussion sur la vision.

3.5 D'aucuns estiment que des éléments supplémentaires concernant le financement (composante n° 4) doivent être incorporés dans un cadre mondial. Certains membres du Groupe restreint

ont relevé qu'il était nécessaire de discuter davantage des éléments ci-après à la Conférence, éléments sur lesquels il serait possible d'avancer en parallèle des discussions sur la vision :

- se pencher davantage sur les investissements évoqués au paragraphe 24, et quantifier éventuellement le volume des composantes privée et/ou publique du financement ;
- étoffer le texte afin de souligner l'importance d'assurer une cohérence par rapport aux efforts multilatéraux plus larges de financement de l'action climatique ;
- étoffer le texte concernant la mobilisation des ressources et ajouter une disposition visant à soutenir le développement et le déploiement des SAF, LCAF et autres énergies plus propres ainsi que la mise en œuvre de la vision ;
- étoffer le texte afin d'orienter les travaux du Conseil de l'OACI lorsqu'il envisagera d'établir une initiative ou un mécanisme de financement de l'action climatique.

4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

4.1 La CAAF/3 est invitée à examiner les possibles résultats de ses travaux, qui figurent en appendice à la présente note.

APPENDICE

Résultats possibles de la Conférence CAAF/3 à examiner lors de la consultation préalable à la par le Groupe restreint du CEC la CAAF/3 (20-24 novembre 2023)

Réflexions issues des réunions du Groupe restreint du CEC tenues les 5, 10, 11, 16 et 24 octobre 2023
Montréal (Canada), 25-26 septembre 2023
Dubai (Émirats arabes unis), 20 – 24 novembre 2023

Cadre mondial de l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation

Rappel du contexte

- La 41^e session de l'Assemblée a permis de décider, en vertu du paragraphe 7 de la résolution A41-21, que « l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ».
- Le paragraphe 8 de la résolution A41-21 rappelle en outre que « le LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions », et que chaque État est prié instamment de « contribuer à la réalisation de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre ».
- Le 17^e paragraphe du préambule de la résolution A41-21 « rappelle la CCNUCC et l'Accord de Paris et reconnaît ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales ».
- Le 18^e paragraphe du préambule de la résolution A41-21 « reconnaît aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago ».
- La réalisation du LTAG nécessite une approche globale consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie, des carburants durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché. Les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et autres énergies plus propres pour l'aviation devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO₂ de l'aviation d'ici 2050. Toutefois, même si de plus en plus d'initiatives sont lancées pour mettre au point et utiliser ces carburants, les niveaux de production actuels restent extrêmement faibles et représentent seulement 0,2 % de la consommation totale de carburant d'aviation.

- Il est donc nécessaire d'agir d'urgence au niveau international pour accélérer la mise au point et le déploiement à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, afin d'atteindre le LTAG et de permettre ainsi à l'OACI de continuer à jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre les émissions de l'aviation internationale.
- Au paragraphe 28, alinéa f) de la résolution A41-21 de l'Assemblée, il est demandé de « convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances et des capacités nationales ».
- Les États peuvent grandement contribuer, du point de vue économique, social et écologique, à la chaîne de valeur pour la mise au point, la production et l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Ils peuvent également en bénéficier largement, notamment en tant que nouveaux flux économiques et sources alternatives pour la sécurité énergétique.
- Les SAF, les LCAF et les autres énergies plus propres pour l'aviation doivent être mis au point et utilisés de manière viable et rentable sur le plan économique, et acceptable sur le plan social et écologique, tout en tenant compte des circonstances nationales.
- Des moyens de mise en œuvre proportionnels au niveau d'ambition affiché, notamment financiers, faciliteront la réalisation du LTAG et, par extension, la mise au point et l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.
- À l'occasion du Forum consultatif OACI-industrie, mais aussi des dialogues du Conseil de l'OACI avec des institutions dans les domaines de l'énergie et des finances, et de l'état des lieux 2023 de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, l'Organisation a entendu que le secteur l'appelait à contribuer à réduire les risques et à attirer les investissements en offrant davantage de sécurité réglementaire pour la gestion des SAF, des LCAF et des autres énergies plus propres pour l'aviation, mais aussi un meilleur accès au financement, et en favorisant la collaboration et la coordination entre toutes les parties prenantes.
- La production de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation est actuellement concentrée dans un petit nombre d'États. Le cadre mondial vise à mettre l'accent sur l'intérêt qu'ont les États et l'OACI à s'efforcer de décentraliser cette production dans tous les États et toutes les régions, en permettant à tous de participer équitablement tout au long de la chaîne de valeur, depuis la matière première jusqu'à la production et à l'utilisation de carburant.
- Aucune source unique ne permettra de produire suffisamment de carburant pour atteindre le LTAG. Le cadre mondial doit donc être souple et n'exclure aucune source, aucune filière, aucune matière première ni aucune technologie particulière dès lors qu'elle répond aux critères établis du CORSIA.
- Le cadre mondial tient compte du fait que l'aviation participe à l'effort mondial visant à trouver des solutions aux changements climatiques. L'intention d'accélérer et d'intensifier la mise au point et le déploiement à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

demeure cohérente avec la récente déclaration des dirigeants du G20 à New Delhi, dans laquelle l'engagement a été pris d'accélérer les transitions vers des énergies propres, durables, équitables, abordables et inclusives. De ce fait, la déclaration du G20 :

- a) tient compte des besoins, des vulnérabilités, des priorités et des circonstances nationales différentes des pays en développement ;
 - b) soutient des environnements favorables forts pour favoriser l'innovation, le transfert de technologies volontaire et convenu mutuellement et l'accès à un financement à bas coût.
- La déclaration du G20 réaffirme aussi qu'aucun pays ne devrait avoir à choisir entre la lutte contre la pauvreté et la lutte pour notre planète. À cet égard, des efforts visant la décarbonation de l'aviation doivent se dérouler en parallèle à ceux visant à développer le secteur de manière durable, particulièrement dans les pays en développement.

Paragraphes de liaison

- Le cadre mondial vise à faciliter la mise au point et le déploiement à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le monde* en apportant à toutes les parties prenantes, y compris au-delà du secteur de l'aviation, plus de clarté, de cohérence et de prévisibilité quant aux politiques, aux réglementations, à l'appui à la mise en œuvre, au financement et aux investissements nécessaires. Il permettra également de garantir que tous les États auront la possibilité de contribuer aux réductions d'émissions grâce à ces énergies plus propres, mais aussi d'en bénéficier.
- Le cadre mondial repose sur quatre composantes : politiques et planification ; cadres réglementaires ; appui à la mise en œuvre ; et financement. Ces différentes composantes sont interconnectées, elles doivent évoluer ensemble et être abordées de manière collaborative pour que les objectifs soient atteints.
- Dans ce 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.

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

Composante n° 1 – Politiques et planification

[Note de rédaction : Le texte des paragraphes 1 à 3 et de l'encadré 1 ci-dessous permet de réserver un espace pour la vision de l'OACI en tant qu'élément potentiel du cadre mondial, conformément au paragraphe 28(f) de la résolution A41-21 et à la déclaration de la CAAF/2. Étant donné que le sujet est sensible, ce texte n'est fourni, entre crochets, que pour préparer et faciliter les discussions sur l'inclusion potentielle de tel ou tel élément, et ne préjuge aucunement de l'issue des débats.]

1. ~~L'OACI et ses États membres travailleront ensemble pour s'efforcer d'élaborer une vision pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale (la vision) pour l'aviation internationale de xx.~~
1. [Pour contribuer à la réalisation du LTAG, l'OACI et ses États membres s'efforceront d'élaborer une vision ambitieuse mondiale et collective en vue de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale en utilisant [xx pour cent d'ici 2030 et yy d'ici 2050] de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale (par rapport à un taux nul d'utilisation d'énergie plus propre).]
1. [L'OACI et ses États membres s'efforceront, ensemble, d'élaborer une vision dont l'objectif sera de mettre en œuvre dûment les éléments de ce cadre mondial afin de développer et de déployer sur une plus grande échelle les SAF, LCAF et autres énergies plus propres dans le monde ; les carburants devraient ainsi représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO₂ de l'aviation dans le « panier de mesures » utiles à la réalisation du LTAG. Dans cette optique, les circonstances particulières et les capacités respectives de chaque État déterminera sa capacité à contribuer à la vision dans les délais qui lui sont impartis. Aucune obligation ni aucun engagement spécifique ne sera attribué à aucun État sous la forme d'objectifs de réductions des émissions.]
2. Cette vision a pour objectif de rassembler toutes les parties prenantes autour d'une ambition mondiale collective pour la mise au point et le déploiement à sur une plus grande* échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le monde*. Elle établit que, parmi toutes les mesures adoptées pour atteindre le LTAG, les carburants durables devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO₂ de l'aviation.
3. Les circonstances particulières et les capacités respectives de chaque État détermineront sa capacité à contribuer à la vision dans les délais qui lui sont impartis. Aucune obligation ni aucun engagement spécifique ne sera attribué à aucun État individuel sous la forme d'objectifs de réduction des émissions. En outre la vision devrait :

Encadré 1 : Projet de texte pour l'examen et l'évaluation potentielle d'une vision

La vision devrait (les différents points ne sont pas présentés de manière hiérarchisée) :

- i permettre d'augmenter la production et la fourniture de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans toutes les régions ;
- ii être souple, accessible et réalisable ;
- iii faire l'objet d'un suivi continu et d'un examen périodique (voir le paragraphe 10 ci-dessous) ;

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- iv être ambitieuse, afin d'envoyer un signal positif du marché pour stimuler l'offre et la demande et attirer des investissements supplémentaires substantiels, en tenant compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États ;
 - v ~~être souple ;~~
 - vi ne pas avoir d'impact négatif sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les pays en développement ;
 - vii prévenir les distorsions du marché ;
 - viii être assortie des moyens de mise en œuvre nécessaires ;
 - ix n'exclure aucune source de carburant, aucune filière, aucune matière première ni aucune technologie particulière dès lors qu'elle répond aux critères de durabilité du CORSIA ;
 - x tenir compte des projections faites dans le rapport sur le LTAG et dans l'analyse ultérieure du CAEP ;
 - xi prendre note des objectifs nationaux de réduction des émissions liées aux carburants et des feuilles de route des États, ainsi que de tout autre engagement pris par le secteur de l'aviation ;
 - xii ne donner lieu à aucune mesure obligatoire pour la mettre en œuvre ni pour atteindre l'objectif du présent cadre.]
4. Les États sont encouragés à mener des politiques à l'appui de la vision, de manière durable sur le plan social, économique et environnemental, et en fonction de leur situation particulière et de leurs capacités respectives.
5. Dans le cadre de l'élaboration de ces politiques, les États sont invités à examiner attentivement l'utilité et les avantages de la liste non exhaustive et non prescriptive des éléments de politique générale potentiels décrits dans la « boîte à outils » figurant au paragraphe 17 ci-dessous, sachant que des informations plus détaillées sont fournies à ce sujet dans les directives de l'OACI et que celles-ci ne constituent en aucune manière une validation de politiques particulières.
6. À l'heure d'élaborer et de mettre en œuvre leurs politiques, les États sont encouragés à reconnaître :
- a) la nécessité et l'intérêt de combiner différentes politiques dans le cadre d'un plan national cohérent et coordonné pour l'intensification de la production et de l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, sachant qu'aucune politique unique ne permettra d'obtenir les meilleurs résultats ni les résultats les plus efficaces, et que la combinaison la plus pertinente de politiques ne sera pas la même pour tous les États du fait que les circonstances varient d'un État à l'autre ;
 - b) la nécessité que les politiques tiennent compte des incidences en matière de coût et de l'accessibilité économique ;
 - c) la nécessité que les politiques tiennent compte des dernières avancées scientifiques et technologiques ;
 - d) l'importance que revêtent des politiques transparentes, sûres et stables pour les exploitants d'aéronefs, les producteurs de matières premières, les producteurs de carburant, les institutions financières et les autres parties prenantes ;

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- e) la nécessité d'appliquer des politiques conformes à la Convention de Chicago et à ses instruments pertinents ainsi qu'à tout accord bilatéral ou multilatéral pertinent conclu entre États, en accordant une attention particulière aux principes fondamentaux de non-discrimination, d'équité et d'égalité des chances ; et d'éviter les distorsions du marché et les mesures extraterritoriales.
7. Les États sont encouragés à tendre ensemble vers l'objectif à long terme de l'harmonisation des politiques entre les États et les régions, dans la mesure du possible et en fonction des différentes circonstances.
8. La vision représente un effort de collaboration auquel doivent prendre part différents acteurs. Les États sont tenus d'encourager les parties prenantes (à savoir les exploitants d'aéronefs, les aéroports, les constructeurs de moteurs et d'aéronefs, les producteurs de carburant, les programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI et les organismes de normalisation des carburants) à planifier, élaborer et appliquer leurs propres mesures pour contribuer à réaliser cette vision, selon qu'il convient, notamment :
- a) *Les exploitants d'aéronefs* doivent accorder la priorité à la signature d'accords d'achat pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ; faciliter l'accès aux voyageurs, aux expéditeurs de fret aérien et aux entreprises qui souhaitent réduire volontairement leur empreinte de transport aérien en achetant des SAF, des LCAF et d'autres carburants plus propres ; et appliquer des mesures pour accroître la compatibilité des SAF au sein de leurs flottes ;
- b) *Les aéroports* doivent planifier et apporter les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires pour assurer un approvisionnement efficace et garantir l'accès aux carburants interchangeables. En collaboration avec les exploitants d'aéronefs, les producteurs de carburant et d'autres parties prenantes, ils doivent également réfléchir à des moyens novateurs de partager les coûts de ces changements d'infrastructure tout au long de la chaîne de valeur.
- c) *Les constructeurs de moteurs et d'aéronefs* doivent accélérer les travaux pour s'assurer que les SAF seront compatibles à 100 % dans les aéronefs neufs, en cours de production ou existants, dès que cela pourra être le cas en toute sécurité et conformément aux engagements pris. Ils doivent également innover pour comprendre et maximiser les opportunités qu'offriront d'autres sources d'énergies plus propres à plus long terme ;
- d) *Les producteurs de carburant* doivent accorder la priorité à l'innovation et aux investissements dans les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, et montrer que ces carburants ont acquis le niveau de maturité technique requis, qu'ils peuvent évoluer et qu'ils sont durables, conformément aux exigences du CORSIA ;
- e) *Les programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI* doivent accélérer la certification des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, conformément aux exigences du CORSIA ;

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- f) *Les organismes de normalisation des carburants*, en particulier l'ASTM, doivent travailler avec toutes les parties prenantes pour accélérer la certification et l'approbation de filières de production de carburant supplémentaires.
9. Les États sont encouragés à inclure dans leurs plans d'action nationaux leurs politiques, mesures et feuilles de route respectives pour la mise au point et l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation et, dans la mesure du possible, à :
- a) déterminer quels ressources, capacités et autres éléments (par exemple l'aide au renforcement des capacités et l'accès à la technologie) sont nécessaires ;
 - b) aider l'OACI à adapter les mesures de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre aux besoins des États, notamment en facilitant l'accès au financement ;
 - c) quantifier leurs plans, aider l'OACI à suivre les progrès accomplis dans la réalisation du LTAG.
10. La mise en œuvre du cadre mondial devrait faire l'objet d'un suivi continu et d'un examen périodique, notamment à l'occasion de l'état des lieux annuel de l'OACI et de la Conférence CAAF/4. Cela permettra d'évaluer régulièrement :
- a) les progrès réalisés en matière de réduction des émissions par le biais des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation en vue d'atteindre le LTAG, notamment grâce à la collecte, à la compilation et à l'analyse, par l'OACI, des mesures prises par les États conformément à leurs plans d'action nationaux et à d'autres mécanismes pertinents de notification des États ;
 - b) les progrès réalisés **aux échelles mondiale et régionale** en ce qui concerne les moyens d'appui à la mise en œuvre, entre autres financiers, fournis pour réduire les émissions par le biais des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation afin d'atteindre le LTAG, notamment grâce à la collecte, à la compilation et à l'analyse, par l'OACI, des mesures prises par les États, le secteur de l'aviation et d'autres parties prenantes ;
 - c) les incidences sur la croissance durable du secteur de l'aviation, les incidences sur les coûts (y compris les tarifs aériens et le prix des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres) et le maintien de l'équité et de l'égalité des chances pour la mise au point et l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.]

Composante n° 2 – Cadre réglementaire

11. Les critères de durabilité du CORSIA, la certification de la durabilité et la méthode d'évaluation des émissions tout au long du cycle de vie utilisés pour les « carburants admissibles CORSIA » devraient servir de base pour l'admissibilité des carburants durables utilisés dans l'aviation internationale, et ce afin de garantir la transparence réglementaire, la sécurité, la stabilité et l'intégrité environnementale pour les producteurs de matières premières, les producteurs de carburants et les institutions financières.

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

12. L'OACI, les États et le secteur de l'aviation sont encouragés à redoubler d'efforts pour accroître le nombre de programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI, dans toutes les régions, afin d'accélérer la certification de la durabilité des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres admissibles conformément aux exigences du CORSIA, sans exclure aucune source de carburant, filière d'alimentation, matière première ou technologie particulière. À cet égard, l'OACI, en s'appuyant sur les contributions techniques et neutres du CAEP, est encouragée à accélérer l'analyse et l'approbation des émissions tout au long du cycle de vie pour les nouvelles sources et filières de carburant.
13. L'OACI, les États, le secteur de l'aviation et les autres parties prenantes sont encouragés à travailler avec les organismes de normalisation des carburants, tels que l'ASTM, pour accélérer la certification de filières de production de carburant supplémentaires, en vue de maximiser le nombre de sources certifiées de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.
14. Des méthodes comptables solides sur l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, tel le système MRV du CORSIA, renforcent la confiance dans l'utilisation de ces carburants et donnent de la crédibilité aux affirmations des exploitants d'avions sur les avantages environnementaux qui leur sont associés, en sachant que ces méthodes comptables pourraient contribuer à mieux suivre les progrès en vue de la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme. Les méthodes comptables et les cadres de déclaration qui y sont associées devraient tenir compte des paramètres suivants, qui visent à promouvoir la transparence, la précision, la cohérence, la comparabilité et l'exhaustivité. Sachant que les avantages environnementaux des carburants durables sont d'ores et déjà échangés sur un marché virtuel, notamment avec le concept du book and claim (« réservation et réclamation »), il est important de voir si les méthodes comptables existantes relatives à l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, peuvent contribuer à instaurer la confiance dans l'utilisation de ces carburants et dans la réclamation de leurs avantages environnementaux par les exploitants d'aéronefs. Ces méthodes comptables devraient tenir compte des éléments suivants :
- a) assurer une couverture globale des émissions de l'aviation civile internationale, dans le cadre du suivi de l'objectif ambitieux à long terme ;
 - b) encourager une application systématique, et transparente, des méthodes par les États ;
 - c) créer les conditions d'une déclaration des émissions précise, y compris l'utilisation d'énergies plus propres pour l'aviation civile internationale ;
 - d) assurer une intégrité environnementale en évitant le double comptage, y compris entre l'aviation civile nationale et internationale ;
 - e) utiliser des données confirmées sur les émissions, étayées par d'autres informations pour la vérification ou la validation des émissions déclarées ;
 - f) promouvoir un bon rapport coût-efficacité en utilisant des méthodes et des procédures de comptabilisation et de déclaration simplifiées ;
 - g) éviter une charge administrative excessive sur les États et les exploitants d'avions ;
 - h) tirer parti, autant que possible, des méthodes et procédures existant au titre du système MRV du CORSIA.
- [sous réserve de délibérations supplémentaires sur les contributions techniques du CAEP.]

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

15. L'OACI devrait, en s'appuyant sur les contributions techniques du CAEP, mener une étude des systèmes de comptabilisation des carburants de l'aviation internationale actuellement utilisés sur le marché ouvert. Cette étude comporterait une analyse préliminaire du concept de réservation et réclamation, aussi appelé '*book and claim*', pour évaluer sa pertinence et sa facilité d'application, et tiendrait compte des faits nouveaux survenus dans d'autres organismes des Nations Unies, y compris l'article 6 de l'Accord de Paris. Elle viserait en outre à mieux comprendre ces systèmes et concepts de comptabilisation et à déterminer des domaines potentiels qui devraient être analysés plus avant. Ce travail peut contribuer à définir le rôle que l'OACI pourrait jouer à l'appui de ces systèmes, le cas échéant, en vue de mieux tirer parti des avantages environnementaux présentés par les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation internationale, et de veiller à l'intégrité environnementale, afin de favoriser, sans décourager, la production mondiale de ces carburants, en particulier dans les pays en développement. ~~Sur la base de ce qui précède mais également des contributions techniques du CAEP et d'autres parties prenantes, l'OACI devrait étudier la nécessité et les avantages potentiels de l'harmonisation des méthodes comptables pour les carburants de l'aviation internationale, sachant que ces méthodes pourraient également contribuer au suivi des progrès accomplis dans la réalisation du LTAG.~~

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

Composante n° 3 – Appui à la mise en œuvre

16. Tous les États devraient pouvoir accéder aux moyens de participer à tous les stades de la mise au point et de l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. Tous les États et toutes les régions sont encouragés à collaborer dans un esprit de solidarité afin qu'un effort véritablement mondial soit déployé pour réduire les émissions grâce à ces énergies plus propres pour l'aviation et afin que tous en bénéficient.
17. L'intensification mondiale de la production de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation nécessite un programme solide et substantiel de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre. Les États, l'OACI, le secteur de l'aviation, les milieux universitaires et les autres parties prenantes sont encouragés à travailler ensemble pour appliquer un tel programme qui permettra de :
- a) reconnaître qu'un appui sur mesure doit être fourni pour tenir compte des niveaux de préparation et des circonstances qui varient d'un État ou d'une région à l'autre ;
 - b) faciliter les partenariats, les alliances et la coopération entre les États et toutes les parties prenantes, y compris la collaboration régionale susceptible de déboucher sur une production efficace de carburants à cette échelle ;
 - c) inclure l'échange des informations, des meilleures pratiques et des progrès technologiques entre les États, l'OACI servant de plate-forme pour faciliter ces échanges et suivre les progrès accomplis ;
 - d) appuyer les États dans la planification, l'élaboration et la mise en œuvre de politiques nationales et régionales pouvant être appliquées à chaque étape de la chaîne d'approvisionnement en carburant, y compris les éléments politiques potentiels qui suivent et qui font partie de la « boîte à outils » non exhaustive mentionnée aux paragraphes 5 et 6 ci-dessus :

Encadré 2 : « Boîte à outils » des éléments potentiels pour les politiques nationales

- i. favoriser les partenariats, les alliances et la coopération multipartites, notamment avec les exploitants d'aéronefs, les aéroports, les constructeurs d'aéronefs et de moteurs, les producteurs d'énergie et les institutions financières, le cas échéant.
- ii. adopter des mesures d'incitation gouvernementales telles que prêts, subventions, crédits d'impôt, soutien réglementaire ou autre mécanisme pour :
 - la recherche et le développement, y compris pour déterminer le niveau de maturité technologique.
 - l'approvisionnement en matières premières potentielles.
 - le développement et l'accélération de la production de matières premières.
 - le développement et l'accélération de la production de carburant.
- iii. établir des objectifs et/ou des mandats pour :
 - les niveaux de réduction des émissions.

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- l'adoption des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.
 - les niveaux de mélange de carburant.
- iv. s'il y a lieu, accorder la priorité aux SAF, aux LCAF et à d'autres énergies plus propres pour l'aviation dans le cadre du financement des efforts de décarbonation de l'ensemble de l'économie.
 - v. promouvoir l'augmentation du nombre de programmes de certification de la durabilité approuvés par l'OACI pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.
 - vi. promouvoir des études de faisabilité pour les filières potentielles de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres.
 - vii. promouvoir les changements nécessaires dans les infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie.
 - viii. promouvoir le recours aux partenariats public-privé pour mener à bien les projets SAF et LCAF.
- e) mettre régulièrement à jour les orientations détaillées de l'OACI sur la « boîte à outils des politiques » et les « règles empiriques », le cas échéant, afin d'évaluer les coûts, les besoins de financement et les niveaux de production potentielle, et aider les États à choisir des politiques nationales et régionales adaptées à leur situation, en sachant que ces orientations ne constituent en aucune manière une validation de politiques particulières ;
 - f) appuyer la réalisation, en assurant un continuum, d'études de faisabilité, de projets pilotes et de plans de « validation de concept », pour faciliter le financement de la mise en œuvre ;
 - g) élaborer et dispenser des formations, notamment sur les aspects financiers de l'élaboration de projets, la planification financière et la promotion des investissements, afin que les États soient plus sensibilisés et mieux préparés, mais aussi pour que les projets SAF et LCAF attirent davantage d'investissements ;
 - h) contribuer à l'élaboration des points pertinents des plans d'action et des feuilles de route des États, notamment via les orientations et les outils de l'OACI ou les partenariats entre États, sachant que les plans d'action nationaux peuvent également mentionner les besoins d'assistance relatifs à l'application de mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation et faciliter ainsi l'accès aux investissements et à la technologie.
18. Les États doivent impérativement avoir accès à la technologie pour pouvoir contribuer à la mise au point et à l'utilisation d'énergies plus propres et pour en bénéficier. Les États et le secteur de l'aviation sont donc instamment priés de promouvoir et de faciliter le transfert volontaire et efficace de technologie, en particulier vers les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, étant entendu qu'accroître l'offre d'énergie plus propre aura des retombées bénéfiques au niveau mondial.

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

19. L'OACI devrait appuyer le renforcement des capacités et la mise en œuvre de manière efficiente, efficace et coordonnée dans le cadre de l'approche « Unité d'action de l'OACI », en incluant toutes les étapes de la mise au point et de l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, et en capitalisant sur le succès des programmes AGIR pour le CORSIA et ACT-SAF. Les États sont également encouragés à élaborer des projets spécifiques dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI.
20. Dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, les États sont instamment priés de verser régulièrement des contributions substantielles au Fonds de contributions volontaires pour l'environnement de l'OACI et d'autres contributions en nature (par exemple, des détachements) pour appuyer le programme crucial de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre de l'OACI mis en place pour aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers, en priorité pour les études de faisabilité et l'adaptation technologique.
21. Le secteur de l'aviation est également invité à mettre à disposition son savoir-faire et à soutenir financièrement le programme fondamental de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, en priorité pour les études de faisabilité et l'adaptation technologique.
22. L'OACI devrait suivre régulièrement les progrès accomplis et évaluer l'efficacité des efforts de renforcement des capacités et d'appui à la mise en œuvre, notamment en veillant à ce que des ressources suffisantes soient allouées au programme d'appui, dans le cadre des moyens accordés à la mise en œuvre de façon générale. L'OACI devrait ainsi envisager d'adopter les méthodes nécessaires pour assurer le suivi et tenir informés les États.

Composante n° 4 – Financement

23. [Dans le paragraphe 17 de la résolution A41-21, l'Assemblée prend note que « des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à long terme, que des investissements considérables de la part des États sont requis, 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 ».
24. Selon le rapport sur le LTAG, les fournisseurs de carburant devront investir jusqu'à 3,2 millions de milliards USD dans la production d'énergies plus propres pour l'aviation jusqu'en 2050 ; des investissements supplémentaires seront en outre nécessaires pour appuyer d'autres mesures de réduction des émissions de CO₂, notamment des améliorations liées aux technologies et à l'exploitation d'aéronefs. L'ampleur de cette tâche présente à la fois des défis et des possibilités pour l'OACI, les États et d'autres parties prenantes, y compris les acteurs du financement.
25. En ce qui concerne plus particulièrement le financement, l'Assemblée, dans sa résolution A41-21, paragraphe 18, alinéas a) et b), demande au Conseil :

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- 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 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 ».
26. Il est urgent de mettre en application, en parallèle, ces deux paragraphes de la résolution de l'Assemblée, en complément d'un programme d'assistance et de coopération robuste consacré au LTAG, comme le demande le paragraphe 18, point c), de la résolution A41-21, si les enjeux du déploiement des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation doivent être réglés au niveau mondial de manière durable, en prenant en considération les préoccupations économiques, sociales et environnementales.
27. Sur la question du financement, l'OACI et ses États membres devraient avoir pour principal objectif d'appuyer les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers afin d'améliorer l'accès au financement et de continuer à réduire les risques associés aux projets de mise au point et d'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation dans le but de stimuler l'investissement.
28. Les mesures incitant les banques de développement et autres marchés financiers à investir davantage dans les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres en aviation devraient aller dans le sens – et non à rebours – des activités menées par l'OACI au titre de la résolution A40-22 de l'Assemblée, en particulier le paragraphe 8, afin « de continuer à promouvoir le partenariat entre l'OACI et les institutions financières qui vise à ce que l'aviation ait priorité ou soit prise en compte dans leurs plans et leurs programmes de travail, afin de faciliter l'accès des États à des fonds ou pour financer leurs projets de développement de l'aviation ».
29. Certains instruments de financement (p. ex., financement mixte et partenariats publics-privés) nécessitent une coopération et une collaboration étroites entre les acteurs, notamment les États, le secteur et les institutions financières publiques et privées, afin d'atténuer le risque lié à l'investissement. L'OACI et ses États membres ont un rôle à jouer en participant selon qu'il convient à cette collaboration entre acteurs.
30. L'OACI, les États et le secteur ont un rôle déterminant à jouer afin de prôner un investissement plus important dans les projets relatifs aux SAF, aux LCAF et à d'autres énergies plus propres pour l'aviation en faisant mieux connaître à la communauté financière internationale :
- a) la mobilisation collective des États et du secteur à l'égard de la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à long terme ;

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

- b) l'importance de la croissance durable du secteur de l'aviation internationale, y compris la connectivité économique et sociale et les flux commerciaux ;
 - c) les avantages de l'utilisation des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation afin que le secteur aéronautique apporte sa contribution à la lutte contre le changement climatique ;
 - d) les résolutions prises par l'OACI, les États et le secteur en faveur du développement à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ;
 - e) les avantages sociaux et économiques directs et indirects que retirent les États tout le long de la chaîne de valeur de la production des SAF et des LCAF ;
 - f) le volume de la demande de SAF, de LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation ;
 - g) les difficultés d'accès à un financement adéquat pour les projets associés aux SAF, aux LCAF et à d'autres énergies plus propres pour l'aviation ;
 - h) les occasions d'investissement et les rendements possibles.
31. Dans le cadre de ces activités de promotion et de sensibilisation, les États et l'OACI devraient renforcer et approfondir leur dialogue avec la communauté financière internationale et d'autres parties prenantes, notamment :
- a) les institutions financières publiques et privées, y compris les banques locales, nationales, régionales et multilatérales ;
 - b) les marchés de capitaux privés, notamment les investisseurs et les assureurs ;
 - c) les alliances de capitaux et les alliances bancaires ;
 - d) les États donateurs ;
 - e) les Nations Unies et d'autres fonds et instruments d'investissement reconnus sur le plan international ;
 - f) des producteurs du domaine énergétique.
32. En coopération avec des États, l'OACI devrait élaborer une série d'études de cas sur des projets aboutis dans le domaine des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, s'appuyant sur des exemples dans des régions ayant des caractéristiques et un risque d'investissement différents. Ces études de cas pourraient être utiles aux concepteurs de projets et aux investisseurs potentiels, qui pourraient y trouver des exemples de profils d'investissement testés et éprouvés, et créer un climat de confiance à l'égard des possibilités d'investissement et de leurs retombées.
33. [Les États saluent et accueillent avec satisfaction la mise sur pied du « pôle d'investissement financier de l'OACI » (*ICAO Finvest Hub*) et comptent bien qu'il favorisera l'accès à des capacités d'investissement public et privé et à du financement d'institutions financières, avec en point de mire les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers, pour les projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, notamment en vue d'intensifier la mise au point et le déploiement des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation, tout en encourageant la mise en place de financements nouveaux et additionnels à cette fin.
34. D'emblée, l'OACI devrait mettre en place de toute urgence la structure de gouvernance et la capacité nécessaires à la mise en opération de l'initiative proposée de « pôle d'investissement financier de l'OACI ». Ce travail devrait déterminer de manière claire la manière dont l'initiative sur le pôle d'investissement financier complète des efforts plus généraux en matière de renforcement des capacités

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

et de mise en œuvre aux fins de décarbonation de l'aviation, notamment ceux menés par le Programme ACT-SAF.

35. Le pôle d'investissement financier de l'OACI pourrait ~~prendre les mesures~~ ~~entreprendre~~ les principales activités suivantes ~~pour faciliter l'accès au financement~~ :
- a) créer une plate-forme pour rapprocher des projets sur la décarbonation de l'aviation et d'éventuels investisseurs publics et privés, qui comprendrait une fonctionnalité de « mise en relation », permettant ainsi aux investisseurs de recenser et d'évaluer des projets ;
 - b) travailler avec différents acteurs pour explorer des mécanismes novateurs de financement et d'atténuation des risques, adaptés à la décarbonation de l'aviation, offrant des incitatifs à l'investissement et favorisant la collaboration entre acteurs pour mobiliser les ressources financières de manière efficace (par exemple, en favorisant les partenariats public-privé) ;
 - c) collaborer avec des institutions financières, comme les banques de développement, pour créer des profils pour le financement de projets ;-]
36. ~~L'OACI devrait aussi envisager de mener les activités suivantes [par l'intermédiaire du pôle d'investissement financier de l'OACI ou d'autres initiatives] :~~
- ~~a) d)~~ créer une base de données de sources de financement, assorties de leurs modalités et conditions, dans laquelle des concepteurs de projets pourraient puiser ;]
 - ~~b) e)~~ élaborer une trousse d'outils contenant des lettres d'intention (conditions de base pour satisfaire les investisseurs) ~~pour le financement ou l'élaboration de propositions de financement~~ pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.
36. Les capitaux privés seuls ne suffiront pas pour surmonter complètement le défi de la mise au point et du déploiement à l'échelle 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, 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.
37. Les États sont conscients du rôle important que l'OACI peut jouer afin d'encourager des flux de financement public nouveaux, supplémentaires et prévisibles et leur utilisation selon des critères de transparence et d'efficacité. L'OACI et ses États membres doivent veiller à ce « qu'aucun élément ne soit laissé de côté » dans la recherche de solutions pour appuyer cet objectif d'investissement public, notamment la possibilité que l'OACI mette en place sa propre initiative de financement d'activités liées au climat ou son mécanisme de financement.
38. Dans ce but, les États soulignent l'importance de la résolution A41-21, paragraphe 18, alinéa b), de l'Assemblée et conviennent que l'OACI devrait accélérer sa démarche visant à 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. Ces travaux feront l'objet d'un compte rendu à la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, conformément à la résolution.
39. Des efforts en cours dans le monde visent à mobiliser des financements pour l'action climatique et à tirer le meilleur parti des retombées des ressources concessionnelles afin d'appuyer les transitions vers

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.

des énergies propres. L'aviation doit s'assurer qu'elle bénéficie adéquatement de ces efforts pour soutenir sa propre transition et la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme.

40. À cet égard, l'OACI et ses États membres devraient définir un axe de travail pour suivre activement les évolutions pertinentes aux Nations Unies et dans la communauté financière internationale, y compris le Fonds vert pour le climat, dont les ressources seront bientôt reconstituées, l'Initiative des Nations Unies *Net Zero Asset Owner Alliance* (alliance des détenteurs d'actifs à zéro émission nette) et la Déclaration pour une vision commune des banques multilatérales de développement (Déclaration de Paris), visant à repérer et à mettre à profit les occasions d'accroître la part des capitaux publics et privés qui sont alloués ou réservés aux projets de décarbonation de l'aviation, en particulier dans le domaine des SAF, des LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation. ~~[Entre autres exemples :~~
- a) ~~Fonds vert pour le climat des Nations Unies~~
 - b) ~~Initiative des Nations Unies *Net Zero Asset Owner Alliance* (alliance des détenteurs d'actifs engagés en faveur de la neutralité carbone)~~
 - e) ~~Déclaration pour une vision commune des banques multilatérales de développement] (Déclaration de Paris).~~

— FIN —

* Modification du français seulement.

** Changement sans incidence en français.