



**NOTE DE TRAVAIL**

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

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

**Point 1 : Contexte – Faits nouveaux concernant la technologie à l'origine d'énergies plus propres appliquée à l'aviation internationale et sa contribution à l'objectif mondial ambitieux à long terme**

**INITIATIVE VISANT À ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT, LA PRODUCTION  
ET LE DÉPLOIEMENT DE SAF, DE LCAF ET D'AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES  
POUR L'AVIATION EN AFRIQUE**

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)  
au nom de ses 54<sup>2</sup> États membres)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail présente l'initiative visant à accélérer le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF en Afrique.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 La 41<sup>e</sup> assemblée de l'OACI a adopté la résolution A41-21, dans laquelle les États ont décidé de travailler ensemble à la réalisation d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), à savoir parvenir à zéro émission nette de carbone d'ici à 2050.

1.2 La résolution reconnaît que les circonstances particulières et les capacités respectives de chaque État (par exemple, le niveau de développement, la 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) détermineront la capacité de chaque État à contribuer à l'objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale dans le cadre de son propre calendrier national.

<sup>1</sup> Versions française et anglaise fournies par la CAFAC

<sup>2</sup> 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

1.3 En adoptant la résolution, les États ont demandé au Conseil de l'OACI de **convoquer la CAAF/3 en 2023 pour réexaminer la vision 2050 de l'OACI concernant les SAF**, y compris les LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, afin de définir un cadre mondial conforme à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) et tenant compte des circonstances et des capacités nationales, ayant estimé que les carburants SAF, LCAF et d'autres sources d'énergie renouvelables pour l'aviation présentaient le plus grand potentiel pour la réalisation des objectifs à long terme.

## 2. ANALYSE

2.1 Le paragraphe 27(a) de la résolution A41-21 demande aux États d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), conformément à leurs circonstances nationales.

2.2 À l'appui de la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI, les États africains, par l'intermédiaire de la CAFAC, ont pris l'initiative d'accélérer le développement, la production et le déploiement des SAF, des LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation.

2.3 L'initiative se concentre sur quatre piliers clés, à savoir :

- Développement et harmonisation des politiques en Afrique pour promouvoir le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF dans les États africains, attirer les technologies et les financements appropriés pour permettre la construction d'installations de production de SAF/LCAF dans les États africains.
- Renforcement des capacités institutionnelles, humaines et techniques dans les États africains et les communautés économiques régionales (CER) pour soutenir la mise en œuvre des initiatives SAF/LCAF en Afrique, y compris la construction d'installations de production SAF/LCAF dans les États africains.
- Études/évaluations de faisabilité technique sur le potentiel des SAF/LCAF comme base d'investissement public et privé dans la production de SAF/LCAF en Afrique.
- Mobilisation des ressources et lobbying auprès de l'Union africaine et de ses partenaires de développement, ainsi que de toutes les autres sources de financement disponibles, afin de fournir des fonds pour la mise en place de projets de production de SAF/LCAF dans les États africains.

2.4 Actuellement, les niveaux de production de SAF, de LCAF et d'énergies plus propres sont encore extrêmement faibles, puisqu'ils ne représentent que 0,2 % de l'ensemble des carburants utilisés dans l'aviation, selon l'évaluation de l'OACI. À cet égard, le développement, la production et le déploiement de ces carburants et énergies plus propres doivent être accélérés d'une manière économiquement réalisable, rentable, socialement et écologiquement acceptable dans toutes les régions du monde.

2.5 L'initiative doit permettre de remédier à la faible disponibilité potentielle de ces carburants, à leur coût potentiellement plus élevé que celui des carburants conventionnels utilisés aujourd'hui, au risque perçu comme plus élevé d'investir dans de tels projets SAF/LCAF et à la concentration de la production dans un petit nombre d'États, exclusivement en dehors de la région africaine.

2.6 Il est impératif que le secteur mondial de l'aviation veille collectivement à ce que le cadre mondial adopté par la CAAF/3 permette d'accélérer le développement, la production et le déploiement des SAF, des LCAF et des énergies plus propres dans toutes les régions en offrant une possibilité équitable et égale de participer à l'ensemble de la chaîne de valeur, de la matière première à la production et à l'utilisation des carburants.

2.7 La mesure métrique convenue devrait donc être basée sur les volumes de carburants produits, afin de tenir compte des faibles quantités disponibles aujourd'hui. Les politiques à convenir devraient promouvoir la production et le déploiement effectifs de SAF/LCAF dans tous les États, attirer les technologies et les financements appropriés pour permettre la construction d'installations de production de SAF dans toutes les régions.

2.8 En ce qui concerne le soutien à la mise en œuvre, un solide programme de renforcement des capacités techniques et de renforcement institutionnel est nécessaire pour soutenir les efforts déployés par toutes les régions pour contribuer au LTAG. Enfin, le cadre mondial doit prévoir des mécanismes d'accès à un financement abordable et à des fonds provenant d'institutions financières telles que les banques de développement, un meilleur accès aux capacités d'investissement privé, la mise en place d'un financement climatique sous les auspices de l'OACI, comme l'a demandé la 41<sup>e</sup> assemblée de l'OACI, afin d'aider les États en développement à accélérer les efforts de développement et de déploiement des SAF/LCAF et d'énergies plus propres pour l'aviation.

2.9 Enfin, un cadre de financement simple, clair et facile d'accès, comme l'a demandé la 41<sup>e</sup> assemblée de l'OACI, devrait être mis à disposition pour aider toutes les régions, en particulier les États en développement, à accélérer les efforts de développement, de production et de déploiement des SAF/LCAF et des énergies plus propres pour l'aviation.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'initiative visant à accélérer le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation en Afrique contribue à la réalisation du LTAG en encourageant une montée en puissance rapide en Afrique, soutenant ainsi les efforts mondiaux visant à remédier aux faibles niveaux actuels de disponibilité des SAF/LCAF.

3.2 La CAAF/3 est convoquée pour **examiner la vision 2050 de l'OACI concernant les SAF**, y compris les LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, **afin de définir un cadre mondial** conforme à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) et tenant compte des circonstances et des capacités nationales, après avoir estimé que les carburants (SAF, LCAF et autres sources d'énergie renouvelables pour l'aviation) présentaient le plus grand potentiel pour la réalisation des objectifs à long terme de l'OACI.

3.3 Il est prévu que le cadre mondial facilite l'expansion à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation en apportant plus de clarté, de cohérence et de prévisibilité à toutes les parties prenantes, y compris celles qui ne font pas partie du secteur de l'aviation, en ce qui concerne les politiques, les réglementations, le soutien à la mise en œuvre, le financement et les investissements nécessaires, afin que tous les États aient des chances égales de contribuer aux réductions d'émissions attendues de ces énergies plus propres pour l'aviation et d'en tirer profit.

4. **SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3**

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans ce document de travail et reconnaître l'initiative comme un effort collectif important des États africains en faveur du LTAG ;
- b) adopter un cadre mondial comprenant des politiques visant à promouvoir le développement, la production et le déploiement de SAF/LCAF dans tous les États, en particulier dans les pays en développement, et à attirer les technologies et les financements appropriés pour permettre la construction d'installations de production de SAF dans toutes les régions.

— FIN —