



**NOTE DE TRAVAIL**

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

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

**Point 2 : Politiques subsidiaires visant à promouvoir le développement et l'utilisation d'une énergie plus propre pour l'aviation**

**BESOIN DE POLITIQUES ÉQUILIBRÉES POUR PROMOUVOIR DE MANIÈRE  
COHÉRENTE LE DÉVELOPPEMENT, LA PRODUCTION ET LE DÉPLOIEMENT  
D'ÉNERGIES SÛRES/LCAF ET D'AUTRES ÉNERGIES PLUS PROPRES  
POUR L'AVIATION AU NIVEAU MONDIAL**

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

**RÉSUMÉ**

La CAFAC, au nom de ses 54 États membres, souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à jouer son rôle de chef de file pour le développement et la croissance de l'aviation civile internationale, y compris le développement durable du transport aérien, et de travailler avec ses États membres, d'autres organisations internationales et les parties intéressées d'une manière constructive pour servir l'ensemble du secteur de l'aviation en soutenant les politiques visant à promouvoir le développement, la production et le déploiement d'une énergie plus propre pour l'aviation avec l'objectif ultime d'une politique qui garantit une approche équilibrée, harmonisée et couvrant dans la mesure du possible les circonstances des pays en développement, en particulier celles de tous les États africains. Cette note de travail présente les points de vue des États membres de la CAFAC sur les politiques de la CAAF.

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

**1. INTRODUCTION**

1.1 Lors de la 41<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI, les États membres ont adopté la résolution A41-21. Cette résolution demande aux États membres d'établir une approche coordonnée au sein de leurs

<sup>1</sup> Les versions anglaise et française sont 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.

administrations nationales pour les actions politiques et les investissements visant à accélérer la recherche, le développement, le déploiement et l'utilisation de sources d'énergie aéronautiques plus propres et renouvelables, telles que le carburant d'aviation durable (SAF) et le carburant d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), en tenant compte de leur situation particulière. En outre, ils sont encouragés à étudier les mesures d'incitation comme moyen de promouvoir le déploiement et l'adoption de ces sources d'énergie plus propres dans l'aviation en vue de la réalisation des LTAG.

1.2 Ces stratégies d'adoption des SAF/LCAF comprennent des approches coordonnées qui visent à créer des politiques ayant des éléments communs et des exigences générales, fondées sur des pratiques éprouvées, viables, efficaces et rentables, ainsi que sur les enseignements tirés des politiques existantes.

1.3 Les États africains, par l'intermédiaire de la CAFAC, ont l'intention d'harmoniser les politiques en Afrique afin de promouvoir le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF tout en attirant les technologies et les financements appropriés pour permettre la construction d'installations de production de SAF/LCAF dans les États africains afin de remédier au faible niveau actuel de disponibilité des SAF/LCAF dans le monde et en particulier dans les pays en voie de développement.

1.4 Il est donc nécessaire que les pays africains mettent en place des politiques développées et harmonisées qui favorisent le développement, la production et le déploiement cohérents des SAF/LCAF en Afrique et veillent à ce que l'Afrique ne soit pas uniquement considérée comme une source de matières premières (les SAF/LCAF sont produits ailleurs et ensuite ramenés en Afrique à un coût plus élevé). Considérant que l'Afrique ne représente pas plus de 10 % des États qui ont l'intention d'atténuer les émissions de carbone grâce aux SAF dans leurs plans d'action nationaux de l'OACI.

## 2. DISCUSSIONS

2.1 Par l'intermédiaire de la CAFAC, les États africains s'efforcent d'accélérer le développement, la production et l'utilisation des SAF/LCAF en Afrique. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la croissance du transport aérien en Afrique et des objectifs environnementaux de l'aviation mondiale énoncés dans la résolution A41-21 de l'Assemblée de l'OACI. L'initiative a quatre objectifs principaux : le développement et l'harmonisation des politiques, le renforcement des capacités, l'harmonisation des politiques, les études/évaluations de faisabilité technique, la mobilisation des ressources et le plaidoyer. Ces efforts visent à mettre en place des installations de production de SAF/LCAF dans les pays africains.

2.2 Il est difficile d'accélérer et de promouvoir l'accessibilité et la rentabilité de la production de SAF/LCAF en raison d'obstacles tels que des coûts de production plus élevés, une production de SAF/LCAF dans un petit nombre d'États, des infrastructures limitées et des risques de financement perçus. Des interventions politiques sont nécessaires pour développer la production de SAF/LCAF à l'échelle mondiale, alors qu'elle est actuellement à petite échelle et concentrée, malgré sa viabilité technique avérée.

2.3 Pour établir un secteur mondial de production de SAF/LCAF performant, il est essentiel de reconnaître les besoins en matière de politiques de soutien. Les différents États offrent des opportunités uniques pour la production de SAF/LCAF en raison des variations du climat, de l'agriculture, des ressources et de l'économie. En outre, les facteurs politiques, réglementaires et économiques varient d'un État à l'autre. Il n'existe donc pas d'approche universelle pour des politiques efficaces en matière de SAF/LCAF ; cependant, une stratégie collaborative et bien réfléchie est nécessaire pour soutenir la mise en œuvre des politiques.

2.4 Les États africains reconnaissent que des politiques équilibrées qui assurent les transferts technologiques, attirent les financements et les investissements à risque favoriseront l'accélération du développement, de la production et du déploiement des SAF/LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres dans toutes les régions.

### 3. CONCLUSION

3.1 De nombreux États africains sont très vulnérables aux effets du changement climatique. Ces États dépendent de l'aviation civile pour leur connectivité. Pour que les États puissent agir rapidement dans la transition vers le LTAG collectif de zéro net d'ici 2050, le cadre mondial qui sera convenu par la CAAF/3 doit veiller à ce que les faibles niveaux de SAF/LCAF soient pris en compte et que le cadre qui sera adopté à la CAAF/3 permette la mise en œuvre de politiques qui autorisent les transferts technologiques dans toutes les régions, attirent des financements pour que les États développent, produisent et déploient des SAF/LCAF et d'autres énergies moins polluantes pour l'aviation.

3.2 Il est nécessaire de mettre en place une politique équilibrée et harmonisée dans la mesure du possible afin de tenir compte de la situation de tous les États. Le cadre mondial doit veiller à ce que les propositions politiques de soutien permettent un transfert technologique complet et attirent les investissements dans les pays en développement afin que le développement, la production et le déploiement des SAF/LCAF se fassent dans toutes les régions du monde, en particulier dans les pays en développement.

### 4. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

4.1 La CAAF/3 est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées dans cette note de travail ;
- b) adopter un cadre global avec des politiques équilibrées, permettre des transferts technologiques, attirer des financements pour permettre aux États de développer, produire et déployer des SAF/LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation ;
- c) encourager l'OACI, les États membres et les partenaires à étudier la possibilité de mettre en place des politiques permettant des transferts technologiques vers les États africains afin que le développement et la production de SAF/LCAF soient entrepris en Afrique en même temps que dans d'autres régions du monde.