

**Résultats possibles de la Conférence CAAF/3  
à examiner lors de la consultation préalable à la CAAF/3**

**(Montréal, du 25 au 26 septembre 2023)**

1. Le projet de document sur les résultats possibles de la Conférence CAAF/3, présenté en appendice, vise à contribuer à faciliter les délibérations lors de la consultation préalable sur les résultats de la Conférence CAAF/3, en présentant un projet de structure et des idées pour le cadre mondial de l'OACI que les États et les organisations peuvent examiner et commenter.
2. Ce projet de document est en cours d'élaboration et est le fruit des délibérations du Groupe restreint sur les préparatifs de la Conférence CAAF/3, sous l'égide du Comité du climat et de l'environnement (CEC) du Conseil de l'OACI. Des progrès importants ont été réalisés afin d'élaborer des concepts couvrant chacune des quatre composantes – politiques et planification ; cadre réglementaire ; appui à la mise en œuvre ; et financement. Le Groupe restreint s'est efforcé de dégager autant de positions convergentes que possible sur ces concepts.
3. Ce projet de document ne devrait pas être considéré comme étant un « texte » ayant fait l'objet d'un accord ; ni comme étant représentatif des opinions d'États faisant partie du Groupe restreint, que ce soit individuellement ou collectivement. Il présente simplement l'état des délibérations du Groupe restreint à la fin août 2023.
4. Certaines parties du cadre mondial font encore l'objet de divergences importantes entre les membres du Groupe restreint. Globalement, les principaux points de divergence, surlignés en jaune dans l'appendice, portent sur les éléments suivants :
  - une vision pour les énergies plus propres pour l'aviation (paragraphe 1-3 de l'appendice) ;
  - des méthodes comptables pour les énergies plus propres pour l'aviation (paragraphe 14-15 de l'appendice) ;
  - le financement des énergies plus propres pour l'aviation (paragraphe 25-39 de l'appendice).
5. Plus précisément, et afin de contextualiser davantage ce projet de document, les points suivants rendent compte des opinions que certains membres du Groupe restreint ont exprimées, à ce stade, sur le projet de document figurant dans l'appendice :
  - Il existe un lien clé entre les éléments de la composante n° 1 (politiques et planification) et ceux de la composante n° 4 (financement) et, dans le document actuel, il y a un manque d'équilibre entre ces composantes ;
  - Bien que la composante n° 4 (financement) ait été l'objet de délibérations préliminaires, certains membres pensent qu'il est nécessaire d'approfondir la discussion, notamment afin de trouver des moyens d'appuyer l'accès à du financement abordable, de déterminer les niveaux de financement nécessaires pour appuyer les efforts de déploiement, et d'expliquer clairement le rôle que peut jouer l'OACI afin de soutenir ces efforts. À cette fin, certains membres ont proposé des formulations sur la question de l'importance d'assurer la cohérence avec des efforts et des engagements multilatéraux de financement en faveur du climat de plus grande portée, en particulier dans le cadre de la CCNUCC, qu'il sera nécessaire d'examiner soigneusement. Par ailleurs, d'autres estiment que la composante n° 1 devrait être plus ambitieuse afin que les éléments de la composante n° 4 soient plus acceptables ;
  - Bien qu'une vision ait été formulée dans les grandes lignes (paragraphe 1-3), il n'y a pas eu de discussion sur la manière possible d'évaluer cette vision. D'autres discussions sont nécessaires,

notamment sur les contributions techniques du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI ;

- Il faut aussi poursuivre la discussion sur les méthodes comptables pour les énergies plus propres pour l'aviation (paragraphe 14-15), y compris sur les contributions techniques du CAEP ;
- Le cadre mondial, en particulier dans la section sur les politiques de la composante n° 1, devrait aborder des éléments supplémentaires comme les incidences financières, en particulier les tarifs aériens et le prix des carburants (tant pour les SAF, les LCAF et d'autres énergies plus propres que pour les carburants classiques) ;
- Le cadre mondial, en particulier dans la composante n° 1, devrait présenter et/ou mieux expliquer l'ampleur des défis que constitue le déploiement à l'échelle mondiale des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres ;
- Il est nécessaire d'étoffer le libellé afin de préciser que les politiques et pratiques de la « boîte à outils » mentionnée dans les composantes 1 et 3 ne sont approuvées que si les principes et concepts énoncés dans le cadre mondial sont respectés ;
- Le cadre mondial doit être plus ambitieux afin de donner un signal clair aux parties prenantes, en particulier celles de la communauté financière et d'autres secteurs.

6. Conformément à ce qui est indiqué dans la lettre aux États (ENV 9/1-23/58), le projet de document est mis à disposition sur le site web de l'OACI, afin que les participants à la consultation préalable sur les résultats de la Conférence CAAF/3 aient suffisamment de temps pour bien l'examiner avant la réunion des 25 et 26 septembre 2023. Les États et les organisations peuvent présenter leurs vues et leurs contributions sous la forme de « soumissions » d'ici le 19 septembre 2023 ; elles seront aussi affichées sur le site web afin que tous les participants en soient informés de manière transparente.

-----

## APPENDICE

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

#### *Rappel du contexte*

- La 41<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation devraient représenter la part la plus importante des réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> 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 le déploiement mondial des SAF, des LCAF et d'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 d'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 d'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 CO<sub>2</sub> 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 d'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.

### *Paragraphes de liaison*

- Le cadre mondial vise à faciliter le déploiement mondial des SAF, des LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation 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.

**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 œuvreront ensemble pour élaborer une vision pour les SAF, les LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation internationale (« la vision »).
2. Cette vision a pour objectif de rassembler toutes les parties prenantes autour d'une ambition mondiale collective pour déployer à l'échelle mondiale les SAF, les LCAF et d'autres énergies plus propres pour l'aviation. 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 CO<sub>2</sub> 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.

**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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation dans toutes les régions.
  - ii être accessible et réalisable.
  - iii 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.
  - iv être souple.
  - v ne pas avoir d'impact négatif sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les pays en développement.
  - vi prévenir les distorsions du marché.
  - vii être assortie des moyens de mise en œuvre nécessaires.
  - viii 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.
  - ix tenir compte des projections faites dans le rapport sur le LTAG et dans l'analyse ultérieure du CAEP.
  - x 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.
  - xi 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.
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 d'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) 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 ;
  - c) 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 de prévention des distorsions du marché.
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 d'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 d'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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation, conformément aux exigences du CORSIA ;
  - 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 d'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 d'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 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 d'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 d'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 d'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.
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 d'autres énergies plus propres admissibles conformément aux exigences du CORSIA, sans exclure aucune source de carburant, filière d'alimentation, matière première ou technologie particulière.
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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation.
14. 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 d'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 :

[sous réserve de délibérations supplémentaires sur les contributions techniques du CAEP.]

15. 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.

### 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 d'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 d'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 plateforme 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.
  - l'adoption des SAF, des LCAF et d'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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation.
- vi. promouvoir des études de faisabilité pour les filières potentielles de SAF, de LCAF et d'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 ;
  - 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 CO<sub>2</sub> 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.
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 d'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 CO<sub>2</sub> de l'aviation ».
24. En ce qui concerne plus particulièrement le financement, l'Assemblée, dans sa résolution A41-21, paragraphe 18, alinéas a) et b), demande au Conseil :
- 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<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ».
25. Il est urgent de mettre en application, en parallèle, ces deux paragraphes de la résolution de l'Assemblée si les enjeux du déploiement des SAF, des LCAF et d'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.
26. 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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation dans le but de stimuler l'investissement.
27. Les mesures incitant les banques de développement et autres marchés financiers à investir davantage dans les SAF, les LCAF et d'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 ».

28. 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.
29. 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 ;
  - 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 d'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 d'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 d'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.
30. 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.
31. 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 d'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.

32. [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.
33. D'emblée, l'OACI devrait mettre en place de toute urgence les structures et la capacité nécessaires à la mise en opération de l'initiative proposée de « pôle d'investissement financier de l'OACI ».
34. Le pôle d'investissement financier de l'OACI pourrait prendre les mesures suivantes pour faciliter l'accès au financement :
- a) développer une plateforme pour mettre en relation des projets et d'éventuels investisseurs publics et privés, qui comprendrait une fonctionnalité de « mise en relation » ;
  - b) travailler avec différents acteurs pour explorer des mécanismes de financement novateurs 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 ;
  - c) collaborer avec des institutions financières, comme les banques de développement, pour créer des profils pour le financement de projets.]
35. 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) créer une base de données de sources de financement, assorties de leurs modalités et conditions, dans laquelle des concepteurs de projets pourraient puiser ;
  - b) 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 d'autres énergies plus propres pour l'aviation.
36. Les capitaux privés seuls ne suffiront pas pour surmonter complètement le défi du déploiement des SAF, des LCAF et d'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 d'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<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, conformément à la résolution.

39. L'OACI et ses États membres devraient aussi définir un axe de travail pour suivre activement les activités aux Nations Unies et dans la communauté financière internationale 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 d'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'avoirs engagés en faveur de la neutralité carbone)
- c) Déclaration pour une vision commune des banques multilatérales de développement] (Déclaration de Paris).