



NOTE DE TRAVAIL

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

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

Point 4 : Financement d'une énergie plus propre

**FINANCEMENT DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DANS L'AVIATION :
POINT DE VUE DU SECTEUR**

[Note présentée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de la navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)]

RÉSUMÉ

Ce document de travail traite du rôle du financement du carburant d'aviation durable (SAF) dans la transition vers l'objectif zéro émission nette de carbone dans l'aviation. La réalisation de l'objectif zéro émission requiert un financement substantiel, estimé entre 1450 et 3200 milliards USD pour le développement d'un capital SAF. La communauté financière est jugée capable de prendre en charge cette transition, avec des investissements en capital privé dans des catégories durables, des fonds importants émanant d'investisseurs institutionnels et le soutien d'initiatives telles que l'Alliance bancaire NetZero (*Net Zero Banking Alliance*, NZBA). Des mécanismes financiers innovants tels que le financement mixte sont à même d'attirer l'investissement dans des marchés émergents. Le rôle de l'OACI est de faciliter la mise en relation des États en recherche d'investissement dans le SAF avec diverses sources de financement, en contribuant à la transition énergétique mondiale de l'aviation et en adhérant au principe « Aucun pays laissé de côté ». L'OACI a également un rôle à jouer pour relever ce défi en nouant le dialogue avec les banques multilatérales de développement et les agences de l'ONU.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 À l'occasion de sa 41^e assemblée, l'OACI a adopté pour l'ensemble du secteur un objectif ambitieux à long terme (LTAG) de zéro émission nette de carbone par l'aviation internationale à l'horizon 2050. En octobre 2021, le secteur de l'aviation, auquel appartiennent les signataires de ce document, a convenu de renforcer ses engagements de décarbonation initiaux de 2009 pour atteindre un objectif de zéro émission nette de carbone en 2050.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ATAG

1.2 Pour atteindre cet ambitieux objectif partagé mondialement, un effort de tous les pays sera nécessaire avec, parallèlement aux nouvelles technologies et à une meilleure efficacité de l'exploitation et des infrastructures, une transition rapide et substantielle vers de nouvelles formes d'énergies renouvelables, en mettant tout particulièrement l'accent sur les hydrocarbures renouvelables liquides utilisables tels quels, communément appelés carburants d'aviation durables ou SAF.

1.3 Cette transition exigera une collaboration et des efforts rapides et sans précédent de la part de parties prenantes très diverses, appartenant ou non au secteur de l'aviation : gouvernements, aviateurs, fournisseurs d'énergie et communauté financière. Si l'ampleur du défi est impressionnante, la conférence de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation (CAAF/3) a prévu un point d'inflexion important pour orienter les politiques mondiales et le financement de la transition.

1.4 Ce document décrit le financement requis pour satisfaire la transition, notamment le rôle des banques, des investisseurs institutionnels, du financement mixte ainsi que la manière dont l'OACI peut jouer un rôle clé en assistant les éléments financiers dans le déploiement du SAF.

2. NIVEAU DU FINANCEMENT NÉCESSAIRE À LA TRANSITION SAF

2.1 Si les estimations varient concernant le financement requis pour réaliser la transition vers zéro émission nette de carbone du secteur aéronautique, l'investissement en capital pour la production du SAF reste conséquent. L'analyse du Rapport LTAG de l'OACI (*LTAG Report*) fait état d'un investissement en capital de 3200 milliards USD nécessaire pour développer le SAF avant 2050². L'analyse *Fueling Net Zero* de l'ATAG suggère un investissement en capital de 1450 milliards USD pour les nouveaux carburants³.

2.2 Bien que conséquents, ces montants restent très raisonnables comparés au capital typiquement dépensé chaque année par le secteur pétrolier et gazier dans le monde. Selon une analyse du Forum international de l'énergie, rien qu'en 2022, 499 milliards USD ont été dépensés par le secteur pétrolier et gazier sur l'infrastructure amont, avec une dépense de capital de 4900 milliards USD prévue entre 2023 et 2030⁴.

2.3 En raison de la nature de la transition et du manque d'enthousiasme manifesté actuellement par les fournisseurs d'énergie traditionnels, les premières étapes de la transition seront conduites principalement par de nouvelles entreprises du secteur énergétique, qui soit produisent déjà d'autres carburants renouvelables, soit se concentrent spécifiquement sur le SAF. Par conséquent, une interaction significative avec le secteur financier est nécessaire afin de s'assurer qu'il se prépare aux investissements nécessaires dans les prochaines décennies.

3. RÉPONSE DE LA COMMUNAUTÉ FINANCIÈRE

3.1 Il existe un capital d'investissement suffisant pour faire face à la transition énergétique, même en tenant compte des demandes de financement émanant d'autres secteurs en voie de

² Rapport ICAO LTAG, 2022 : www.icao.int/environmental-protection/LTAG/Pages/LTAGreport.aspx

³ Rapport *Fueling Net Zero* du Groupe d'action du transport aérien et de l'ICF, septembre 2021 : www.aviationbenefits.org/W2050

⁴ Rapport Investissement en amont 2023 (*Upstream Investment Report*) du Forum international de l'énergie : <https://www.ief.org/focus/ief-reports/upstream-investment-report-2023>

décarbonation. Dans un contexte de politiques favorables, le secteur de l’approvisionnement apparaît comme un investissement stable à long terme, les aspects climatiques du passage au SAF étant conformes à de nombreuses directives adoptées par les institutions financières qui modifient leurs portefeuilles pour les aligner sur l’Accord de Paris et l’objectif de réduction des émissions nettes.

3.2 Le capital disponible est important et recouvre une large gamme de sources et de mécanismes financiers. Les investissements en infrastructures de capitaux privés ont atteint 172 milliards USD en 2021, dont 60 % dans les catégories dites vertes (énergies renouvelables pour l’essentiel)⁵. L’OCDE estime qu’en 2022 ses membres ont apporté 204 milliards USD sous forme d’aide au développement à des pays étrangers⁶. On estime à quelque 200 000 milliards USD les fonds détenus de par le monde par les investisseurs institutionnels. L’Alliance bancaire NetZero (NZBA), qui rassemble plus de 40 % des actifs bancaires mondiaux, fait partie d’un groupe plus vaste d’acteurs du marché financier, l’Alliance financière NetZero de Glasgow (*Glasgow Financial Alliance for Net Zero*, GFANZ)⁷ qui vise à coordonner les efforts dans tous les secteurs du système financier pour accélérer la transition vers une économie mondiale avec zéro émission nette.

3.3 Une enquête⁸ portant sur 20 institutions financières majeures a montré que les deux tiers d’entre elles s’intéressent activement à investir dans le SAF, ou le font déjà. À la question des types de politiques requis pour assurer la rentabilité, deux éléments ont émergé : un contexte réglementaire stable sur le long terme et des mesures précoces de réduction des risques, telles que des plans de garantie gouvernementaux et une demande avérée.

4. RÔLE DES MÉCANISMES FINANCIERS INNOVANTS

4.1 Bien que l’intérêt pour les investissements SAF ait atteint un niveau significatif dans les économies développées où la demande précoce sera la plus forte, celui-ci devra être développé dans tous les pays du monde pour que l’aviation atteigne l’objectif de zéro émission nette de carbone au niveau mondial. Une large majorité des États auront les opportunités nécessaires pour développer un secteur industriel SAF : améliorer la sécurité énergétique, créer de nouveaux secteurs d’énergie verte et dans ces processus assurer le soutien ou la transition d’un nombre d’emplois estimé à 14 millions.⁹ Cependant, comme tous les États n’ont pas le même niveau de risque, un financement mixte pourrait étayer le dossier d’investissement pour le déploiement du SAF.

4.2 Le financement mixte est une approche qui combine les fonds des secteurs public et privé pour mobiliser davantage d’investissement dans les projets et initiatives de développement sur les marchés émergents. Le but du financement mixte est d’attirer les investissements du secteur privé vers des projets et des secteurs qui ont un impact certain sur le développement, mais risquent de ne pas être considérés comme commercialement viables par les investisseurs. La forme la plus courante de financement mixte est le recours aux fonds publics ou philanthropiques (subventions, financement du développement), pour catalyser les investissements du secteur privé ou en atténuer les risques. Cela peut prendre la forme de garanties, de facilités de crédit ou d’autres modes d’atténuation des risques.

⁵ G20 Global Infrastructure Hub *Infrastructure Monitor 2022* : <https://cdn.github.org/umbraco/media/5262/gih-infrastructure-monitor-2022-report-may-2023.pdf>

⁶ OCDE, Niveaux d’aide officielle au développement (ODA) en 2022, *données préliminaires*, avril 2023 : www.oecd.org/dac/financing-sustainable-development/ODA-2022-summary.pdf

⁷ Alliance financière NetZero de Glasgow (Glasgow Financial Alliance for Net Zero, GFANZ) : www.gfanzero.com

⁸ Enquête ATAG/ICF auprès des institutions financières en juillet 2023 : https://atag.org/media/oy3douye/survey-on-saf-financing_july-2023.pdf

⁹ Rapport ATAG/ICF *Fueling Net Zero*, septembre 2021 : https://aviationbenefits.org/media/167495/fueling-net-zero_september-2021.pdf

En diminuant le risque perçu de l'investissement, le financement mixte vise à rendre plus attractifs les projets que les investisseurs privés n'auraient pas forcément envisagés et à les encourager à y investir.

4.3 La transition demandera une approche coordonnée entre les sources de financement public (surtout dans les premières phases, pour atténuer le risque associé à des technologies ou processus nouveaux, ou pour diminuer les risques à l'investissement dans des marchés émergents), notamment les banques multilatérales de développement, le soutien des gouvernements de pays donateurs et quelques investissements philanthropiques. La montée en puissance significative requise pourra ensuite être relayée par des capitaux privés et des investisseurs institutionnels.

5. RÔLE DE L'OACI DANS LE FINANCEMENT

5.1 À défaut de financer le développement lui-même, l'OACI peut jouer un rôle très utile en rapprochant les États en recherche d'investissement SAF avec les services d'assistance des sources d'investissement, que ce soient des banques multilatérales de développement, des investisseurs institutionnels, des organisations philanthropiques ou d'autres formes d'assistance au financement. Ce service de mise en relation, tel le Finvest Hub proposé par l'OACI, sera crucial pour assurer que la transition énergétique de l'aviation bénéficie aux États du monde entier, conformément au principe « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI, tout en satisfaisant l'investissement nécessaire à la décarbonation du secteur.

5.2 L'OACI peut également apporter à ce défi une visibilité significative en s'engageant au plus haut niveau auprès des banques multilatérales de développement mondiales et d'autres agences de l'ONU.

6. SUITE À DONNER PAR LA CAAF/3

6.1 La Conférence est invitée à :

- a) prendre note du fait que la finance doit être vue comme un facteur important de succès du secteur de l'aviation dans la réalisation au niveau mondial d'une transition énergétique alignée sur le principe zéro émission nette de carbone ;
- b) promouvoir et encourager l'utilisation de mécanismes financiers innovants, tels que le financement mixte, pour capitaliser l'investissement requis dans le déploiement du SAF dans tous les pays du monde ;
- c) encourager le Conseil de l'OACI à déployer rapidement les ressources nécessaires pour rassembler les prérequis financiers pour le SAF, notamment l'utilisation d'un centre de mise en relation pour le financement SAF. Une coordination de haut niveau, en particulier avec les banques multilatérales de développement (*multilateral development banks*, MDB), est également encouragée.

APPENDICE

DOCUMENTS ATAG SUR LE FINANCEMENT DU SAF ET LE FINANCEMENT MIXTE