



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

RENFORCEMENT DE L'ALLIANCE POUR UNE AVIATION DURABLE (ALAS) AU SEIN DES ÉTATS MEMBRES DE LA CORPORATION DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE D'AMÉRIQUE CENTRALE (COCESNA) ET DU SYSTÈME D'INTÉGRATION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE (SICA)

(Note présentée par la République du Honduras au nom des États membres de la COCESNA²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Amérique centrale et les États membres du Système d'intégration de l'Amérique centrale (SICA) sont très vulnérables face aux changements climatiques, et la question des changements climatiques et de leurs répercussions fait l'objet de politiques transversales dans l'ensemble des secteurs de l'économie de ces États.

À cet égard, la région a bien développé ses processus, stratégies et plans directeurs visant à réduire la vulnérabilité face à ce phénomène mondial, et la Commission centraméricaine de l'environnement et du développement – qui relève du Système d'intégration de l'Amérique centrale (SICA) – a mis au point, avec la coopération technique de la Province chinoise de Taiwan, un projet multisectoriel visant à promouvoir la gestion des risques climatiques et la réduction des émissions de carbone (projet PGRC). Ce projet donne une assise plus solide à l'Alliance pour une aviation durable (ALAS), qui est une initiative mise en place par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) et ses États membres en 2023.

Le projet PGRC vise à améliorer le rendement du carburant d'aviation et à promouvoir les carburants durables, en s'appuyant sur des initiatives telles que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) de l'OACI de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050.

L'initiative ALAS témoigne du souhait commun des États d'Amérique centrale de promouvoir un système de transport aérien durable qui favorise la sécurité opérationnelle, la croissance économique, la qualité des services, l'efficacité et la protection de l'environnement. Son objectif est de coordonner

¹ Version espagnole fournie par le Honduras.

² Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

l'action menée par les acteurs du secteur de l'aviation internationale en facilitant le transfert de technologie et le renforcement des capacités, dans le but d'atteindre les objectifs liés au LTAG.

Le projet PGRC mettra des ressources techniques au service de l'admissibilité des certificats carbone à la lumière des critères du CORSIA et favorisera l'instauration de meilleures pratiques environnementales dans le secteur de l'aviation. Il s'attache à promouvoir les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et appuie les études sur l'optimisation de l'espace aérien et la réduction de la consommation de carburant, démarche qui contribuera à réduire les émissions et à améliorer la connectivité aérienne dans la région d'information de vol Amérique centrale. À court terme, il est envisagé d'établir une politique régionale sur le développement des SAF/LCAF et d'examiner la possibilité de créer une usine de raffinage pour les carburants SAF/LCAF dans la région.

Le projet multisectoriel PGRC vise à appréhender de manière globale les pressions exercées sur les écosystèmes, en particulier dans le secteur de l'aviation qui influe, en raison des infrastructures aéroportuaires, sur le système atmosphérique et l'affection des terres. Ce projet promeut les partenariats axés sur la coopération internationale pour relever les défis posés par l'application du CORSIA et la réalisation du LTAG.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) encourager d'autres États et organisations à se joindre à l'initiative ;
- c) examiner la nécessité d'une coopération entre les États pour atteindre d'ici à 2025 les cibles ambitieuses récemment énoncées dans le LTAG ;
- d) demander au Secrétariat de l'OACI d'intervenir en temps opportun auprès des mécanismes de coordination de la coopération bilatérale, multilatérale et Sud-Sud pour ce qui a trait aux ressources techniques et financières alloués à la mise en œuvre de ces initiatives.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>L'aviation est durable sur le plan environnemental</i> .
<i>Incidences financières :</i>	
<i>Références :</i>	Résolution A41-21, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques</i> Résolution A41-22, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)</i>

1. INTRODUCTION

1.1 Les États d'Amérique centrale et les États membres du Système d'intégration de l'Amérique centrale (SICA) ont été classés parmi les États les plus vulnérables de la planète face aux changements climatiques, phénomène susceptible d'exposer la région à diverses menaces. Parmi les variations climatiques actuelles et les possibles répercussions recensées dans les scénarios de changements climatiques, on retrouve des épisodes d'excès et de déficit hydrique susceptibles de gagner en fréquence et en intensité si le réchauffement planétaire venait à s'aggraver.

1.2 De plus, les catastrophes hydrométéorologiques telles que les ouragans, les inondations, les glissements de terrain et les épisodes de sécheresse sont les catastrophes naturelles les plus récurrentes, et surviennent plus fréquemment que des catastrophes géologiques telles que les tremblements de terre et les éruptions volcaniques. Dans ce contexte, il est nécessaire d'encourager la gestion intersectorielle des risques climatiques, en veillant à coordonner les programmes de travail des entités régionales chargées de secteurs clés du développement, du secteur de l'aviation internationale et de l'organisme spécialisé de ce secteur, à savoir la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA).

1.3 Il convient de noter qu'en ce 21^e siècle, on assiste à la dégradation accrue de divers écosystèmes de la planète, phénomène causé principalement par des activités humaines telles que les changements dans l'affectation des terres et l'utilisation de combustibles fossiles dans le secteur des transports et le secteur industriel. Les émissions de CO₂ dans ces secteurs ont porté directement atteinte à l'atmosphère, contribuant au réchauffement planétaire et à l'effet de serre. Parmi les propositions visant à réduire au minimum la concentration de CO₂ figure notamment l'augmentation du rendement énergétique, le recours aux énergies renouvelables et le captage du carbone.

1.4 Dans cette perspective, les pays de la région ont œuvré en faveur de mesures visant à atténuer à moyen terme les émissions de CO₂ dans les principaux secteurs de développement. Il a été déterminé que le meilleur moyen pour l'aviation de contribuer à réaliser cet objectif était d'agir sur le rendement du carburant, en améliorant la technologie, l'exploitation et la gestion du trafic aérien. Sachant que le secteur de l'aviation est intégré au projet multisectoriel visant à promouvoir la gestion des risques climatiques et la réduction des émissions de carbone (projet PGRC), il sera possible de mettre en place des initiatives qui contribueront à la durabilité du secteur de l'aviation dans la région.

1.5 Il est possible d'atténuer à moyen terme les émissions de CO₂ issues du secteur de l'aviation en améliorant le rendement du carburant par des mesures axées sur la technologie, l'exploitation et la gestion du trafic aérien. Il est cependant à prévoir que de telles améliorations ne compenseront que partiellement l'augmentation des émissions provenant de l'aviation. Afin d'atténuer l'ensemble des incidences induites par ce secteur, il faudrait également combattre les effets des gaz à effet de serre autres que le CO₂.

1.6 La mise en place du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), piloté par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), constitue une avancée pour le secteur de l'aviation internationale, car il s'agit du premier mécanisme de cette nature à être adopté par un secteur tout entier de l'économie. Cette réalisation mériterait d'être mise en avant lors des sessions de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et dans le cadre d'autres initiatives internationales en rapport avec la question.

1.7 Il est particulièrement intéressant de noter qu'à l'occasion de sa 41^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté un objectif ambitieux à long terme (LTAG) en matière d'émissions de CO₂. Cet objectif consiste à réduire à zéro les émissions nettes de carbone dans les opérations de l'aviation internationale

d'ici à 2050, afin d'appuyer l'objectif énoncé dans l'Accord de Paris en matière de température. Cette décision historique renforce le rôle de chef de file de l'OACI sur les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques.

1.8 Quelles que soient les hypothèses avancées, il est indéniable que le secteur de l'aviation et ses principaux acteurs devront réaliser d'importants investissements afin de modifier la trajectoire de leurs émissions, objectif qui ne pourra être atteint au moyen des technologies existantes. Il s'avère donc crucial d'établir des partenariats en vue de coordonner les différentes mesures visant à améliorer la performance environnementale du secteur de l'aviation civile internationale.

1.9 Par conséquent, les États membres de la COCESNA, appuyés par la Commission centraméricaine de l'environnement et du développement – qui relève du Système d'intégration de l'Amérique centrale (SICA) – ont mis au point un projet multisectoriel visant à promouvoir la gestion des risques climatiques et la réduction des émissions de carbone (Projet PGRC), avec la coopération technique de la Province chinoise de Taiwan. Ce projet donne une assise plus solide à l'Alliance pour une aviation durable (ALAS), qui est une initiative mise en place par la COCESNA et ses États membres en 2023. Il permettra de mettre en place le Plan de renforcement des capacités en matière d'adaptation aux changements climatiques et de gestion des risques climatiques, et s'accompagnera d'études supplémentaires sur l'optimisation de l'espace aérien et la réduction de la consommation de carburant, ce qui permettra de réduire les émissions et de renforcer la connectivité aérienne dans la région d'information de vol Amérique centrale.

2. ANALYSE

2.1 L'initiative ALAS témoigne du souhait commun des États d'Amérique centrale de promouvoir un système de transport aérien durable qui favorise la sécurité aérienne et opérationnelle, la croissance économique, la qualité des services, l'efficacité et la protection de l'environnement.

2.2 L'objectif est de faire de cette initiative un mécanisme de coordination entre les différents acteurs du secteur de l'aviation internationale, et d'établir des moyens concrets de faciliter l'assistance financière, le transfert de technologie et le renforcement des capacités en vue de parvenir à la réalisation du LTAG.

2.3 En outre, cette initiative a concouru à la mise en œuvre du projet multisectoriel PGRC dans la région SICA ; celui-ci a une portée multisectorielle et rassemble six organismes relevant du SICA, à savoir la Commission centraméricaine de l'environnement et du développement, le Conseil agricole d'Amérique centrale (CAC), le Forum sur l'eau potable et l'assainissement à l'intention de l'Amérique centrale et de la République dominicaine (FOCARD-PHC), le Comité régional des ressources hydrauliques (CRRH), la COCESNA et le Centre pour la coordination de la prévention des catastrophes naturelles en Amérique centrale et en République dominicaine (CEPRENAC). Ces organismes œuvrent conjointement à la réalisation d'objectifs communs, en faisant valoir la nécessité d'aborder la question environnementale sous différents angles. Il est à noter que ce projet bénéficie de l'assistance technique de la Province chinoise de Taiwan, qu'il convient de remercier chaleureusement pour son engagement.

2.4 Dans le cadre de la mise en œuvre du projet PGRC dans la région SICA, des études seront menées pour garantir l'admissibilité des certificats carbone au sein de la région en application des critères CORSIA. De plus, différents groupes de travail techniques régionaux ont été établis en vue de garantir l'application des meilleures pratiques environnementales dans le secteur de l'aviation et sa chaîne de services.

2.5 Il importe de souligner le fort engagement du projet PGRC en faveur de la promotion de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), notamment en ce qui concerne l'origine des matières premières destinées à leur production.

2.6 Ce projet appuie les études sur l'optimisation de l'espace aérien et la réduction de la consommation de carburant, démarche qui contribue à réduire les émissions et à améliorer la connectivité aérienne dans la région d'information de vol Amérique centrale.

2.7 La collaboration durable avec les différents acteurs visera à établir une politique régionale sur le développement des SAF/LCAF, et permettra d'envisager la création d'au moins une usine de raffinage de SAF/LCAF.

3. CONCLUSIONS

3.1 La conception de ce projet multisectoriel offre une vision plus globale des différents facteurs déterminants et de pression qui influent sur les écosystèmes de la planète. Dans le cas de l'aviation, les incidences les plus importantes se manifestent au niveau du système atmosphérique et du changement d'affectation des terres causés par la construction d'infrastructures aéroportuaires. Il est donc opportun que les mesures d'atténuation et d'adaptation s'inscrivent dans une approche globale, et qu'elles tiennent compte des incidences sur les différents systèmes environnementaux.

3.2 L'établissement de partenariats de coopération mutuellement bénéfiques entre les différentes parties intéressées issues du secteur de l'aviation internationale est essentiel pour relever les défis associés à la mise en œuvre du CORSIA et à la réalisation du LTAG, et promouvoir le développement durable.

3.3 Nous nous félicitons du large soutien apporté par le SICA et la Commission centraméricaine de l'environnement et du développement, de la contribution du projet multisectoriel PGRC et de la solidarité dont a fait preuve la Province chinoise de Taiwan en mettant ses compétences techniques au service de l'initiative, lui donner ainsi de l'élan.

3.4 Le Secrétariat de l'OACI est vivement encouragé à contribuer aux efforts visant à inciter différents organismes à fournir des ressources techniques et financières aux pays en développement, aux pays en transition et aux petits États insulaires afin de leur permettre de mettre en œuvre leurs plans et initiatives visant à atteindre les objectifs environnementaux et liés au LTAG.

3.5 Les États d'Amérique centrale exhortent tous les acteurs du secteur de l'aviation à progresser autant que possible dans la mise en œuvre des mesures visant à réduire les émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, notamment dans les domaines de la technologie, de l'exploitation et des carburants alternatifs.