

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)**POINT DE VUE DES ÉTATS DE LA CLAC SUR LES MESURES DE L'OACI RELATIVES À L'AVIATION ET AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES**

(Note présentée par le Brésil et le Guatemala, avec l'appui d'États membres de la CLAC²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail expose les considérations des pays de la région Amérique latine relatives aux mesures proposées par l'OACI pour la réalisation de l'objectif ambitieux d'une croissance neutre en carbone à compter de 2020. Soulignant l'importance du CORSIA, les pays prient néanmoins l'OACI de se pencher davantage sur les autres éléments du panier de mesures. Les pays reconnaissent la pertinence du CORSIA et s'efforcent de mettre en œuvre le système de surveillance, déclaration et vérification (MRV). En outre, ils constatent l'appui de l'OACI dans ce processus dans le cadre du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) et demandent que cet appui soit maintenu. Les pays demandent également à l'OACI de promouvoir les mécanismes visant à accroître la participation d'experts de la région aux délibérations techniques sur le CORSIA. Enfin, ils soulignent l'importance des mécanismes pour l'examen prévu en 2022 et demandent que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil réalise les études nécessaires à l'appui de cet examen.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des considérations de la région sur l'importance de tous les éléments du panier de mesures, notamment les carburants d'aviation durables ;
- à demander au Conseil de poursuivre les travaux de renforcement des capacités des États à l'aide de séminaires et d'ateliers sur le système MRV, dans le cadre du Programme AGIR pour le CORSIA ;
- à convier le Conseil à prendre des mesures visant à accroître la représentation géographique lors des délibérations techniques sur le CORSIA relevant du CAEP ;
- à prier le Conseil de présenter, par l'intermédiaire du CAEP, les analyses coûts-avantages et coût-efficacité qui appuieront le processus d'examen en 2022, en tenant compte de l'intégrité environnementale et des incidences sur différents types d'exploitants aériens.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique – Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire nécessaire.
<i>Références :</i>	Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI Résolution A39-2 de l'Assemblée de l'OACI

¹ Versions anglaise et espagnole fournies par le Brésil, le Guatemala et des États membres de la CLAC.

² Aruba, Belize, Bolivie, Colombie, Costa Rica, Cuba, Équateur, El Salvador, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou.

1. INTRODUCTION

1.1 La question complexe des changements climatiques nécessite la coordination entre les États dans la recherche d'une solution efficace et juste, qui devrait tenir compte des responsabilités historiques, des besoins et des capacités de chaque pays.

1.2 Si la question générale est étudiée au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), l'OACI est chargée de trouver des solutions aux émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile internationale.

1.3 Les États membres de la CLAC qui appuient la présente note reconnaissent que le panier de mesures proposé par l'OACI contient les mesures pertinentes pour la promotion du développement durable du secteur, à savoir les mesures concernant l'exploitation, les technologies et l'infrastructure, l'appui à la mise au point de carburants d'aviation durables et les mesures basées sur le marché. Ils sont favorables à ce que tous les éléments du panier de mesures soient autant élaborés et appuyés par l'OACI.

2. ANALYSE

2.1 Ces dernières années, l'OACI a mis l'accent sur les mesures basées sur le marché en adoptant le CORSIA. Il convient de noter que s'il s'agit d'un régime important qui complète temporairement les autres mesures du panier, le CORSIA ne peut être considéré comme la mesure la plus importante ou la seule mesure. À cet égard, il est essentiel de trouver des moyens d'examiner et de rendre possibles les autres éléments du panier en tant que solutions efficace à long terme.

2.2 Les mesures concernant l'exploitation, en particulier celles qui visent à améliorer la gestion de l'espace aérien, peuvent donner lieu à une amélioration significative de l'efficacité ainsi qu'à des réductions des émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, la coopération pour la mise en œuvre de systèmes de gestion du trafic aérien plus avancés doit être l'une des priorités de l'aviation. En outre, le développement de l'infrastructure et l'adoption des meilleures pratiques en matière de gestion peuvent accroître la capacité des aéroports, et réduire les inefficacités et les émissions inutiles.

2.3 Ceci étant, il faut savoir que la transition à un secteur caractérisé par de faibles émissions de carbone ne se fait pas sans ruptures technologiques. L'OACI doit donc suivre et encourager, conformément à son cadre et à ses compétences, la mise au point de nouvelles technologies, telles que l'électrification et les carburants à faibles émissions de carbone.

2.4 En attendant la commercialisation de ces technologies, une solution importante consiste à utiliser des carburants d'aviation durable. À moyen terme, la disponibilité de nouveaux carburants d'aviation produisant moins d'émissions que les combustibles fossiles et n'ayant aucun effet secondaire négatif sur l'environnement sera indispensable. Il convient toutefois de noter que ces carburants ne sont actuellement pas commercialisés à grande échelle à des prix concurrentiels.

2.5 Dans ce scénario, il est indéniable que le CORSIA s'impose comme une mesure nécessaire à court terme pour permettre à l'aviation internationale d'atteindre l'objectif ambitieux d'une croissance neutre de ses émissions. Les pays de la CLAC félicitent le Secrétariat de l'OACI et le groupe d'experts qui a œuvré ces dernières années à l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'autres éléments nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA.

2.6 Le CORSIA est devenu réalité et les États membres de l'OACI s'efforcent d'adapter leurs pratiques et réglementations nationales en vue de mettre en œuvre la première partie et base de ce régime, à savoir la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) des émissions.

2.7 Il convient de noter que si les pays de la CLAC se sont engagés à mettre en œuvre le système MRV de l'OACI, l'Assemblée devrait tout de même examiner certaines préoccupations communes.

2.8 Le processus de délibération technique sur les mécanismes de mise en œuvre du CORSIA repose sur une concentration de spécialistes issus de peu de pays, parmi lesquels la région Amérique latine est peu représentée. Malgré les efforts du Secrétariat de l'OACI en vue de faire connaître le CORSIA grâce à des activités de formation et des séminaires, les pays de la région reconnaissent qu'il y a un manque de participation aux délibérations concernant la structure du Régime.

2.9 Compte tenu des contraintes budgétaires de nombreux pays, il est proposé que l'OACI autorise la transmission sur Internet des réunions techniques sur cette question et diffuse largement les documents techniques. Ces deux mesures permettraient d'accroître la participation aux décisions techniques concernant le CORSIA.

2.10 En outre, il convient de souligner l'importance de l'appui à la mise en œuvre du système MRV du CORSIA que le Secrétariat de l'OACI a apporté aux pays au cours de l'année dernière. Les pays de la région prient l'OACI de poursuivre ces activités de soutien dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA.

2.11 Enfin, dans l'avenir, il est essentiel que la présente Assemblée fournisse des orientations concernant les travaux de l'OACI des trois prochaines années, de façon à subventionner le processus d'examen du CORSIA prévu pour l'Assemblée de 2022. L'efficacité de cet examen repose sur la disponibilité de données sur l'incidence réelle du CORSIA en ce qui concerne l'intégrité environnementale et les ruptures possibles, et sur l'invitation du CAEP à réaliser les analyses nécessaires pour subventionner les délibérations en 2022.

3. CONCLUSION

3.1 En 2022, l'Assemblée devrait pouvoir réaliser une analyse coût-efficacité du CORSIA. En ce qui a trait au coût, il sera nécessaire non seulement d'analyser le coût total, mais aussi de montrer en toute transparence la charge que les coûts représentent pour différents pays ou groupes de pays. De la même manière, il conviendrait d'analyser les incidences du CORSIA sur les entreprises déjà établies sur le marché, sur les entreprises à croissance rapide et sur les nouveaux venus. Cette analyse sera déterminante dans l'évaluation de la qualité des mesures au niveau réglementaire, compte tenu de la concurrence dans le secteur du transport aérien international.

3.2 Enfin, il est nécessaire d'évaluer l'efficacité de la mesure au niveau de l'environnement. Il est essentiel de montrer que les efforts des pays aboutiront à l'objectif environnemental visé, avec la compensation réelle des émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre cet objectif, le Conseil devrait examiner les incidences de la promotion d'une croissance durable dans les pays en développement et pour les différents types d'exploitants aériens dans son processus de prise de décision concernant l'admissibilité des programmes de compensation, outre le critère fondamental de l'intégrité environnementale.