



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)

CONTRIBUTIONS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE À LA MISE EN ŒUVRE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE

[Note présentée par les États qui forment la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)²]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note porte sur la contribution de la région Amérique centrale à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA). Il est à noter que malgré la diminution des opérations provoquée par la crise sanitaire du COVID-19 et ses effets conséquents, deux États d'Amérique centrale, loin de voir leur participation entravée, ont rejoint la phase volontaire du mécanisme environnemental susmentionné. En ce sens, les États en développement, le Belize, le Guatemala, l'El Salvador, le Honduras et le Costa Rica contribuent à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI. Ils ne représentent pas un grand volume d'émissions et ce sont de petits pays, mais ils contribuent à la couverture d'un plus grand nombre de routes au profit de l'universalité et de la robustesse du mécanisme susmentionné.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- demander au Conseil de l'OACI de continuer à encourager à l'interne ses organes compétents à fournir des propositions techniques sur la définition de paramètres pour les émissions de carbone du secteur de l'aviation internationale, qui seront soumises à l'approbation de la 41^e session à venir, et pouvant guider les États membres dans l'établissement de leur propre réglementation ;
- demander à la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI d'effectuer les démarches pertinentes auprès des différents fonds mondiaux liés à l'environnement et aux changements climatiques pour le financement d'une assistance technique aux fins de la *Conception d'une stratégie centraméricaine de développement durable du transport aérien à faibles émissions dans la région*. Cela est conforme aux objectifs stratégiques de l'OACI et s'inscrit dans le cadre des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies et du plan stratégique de la COCESNA.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.

¹ Version espagnole fournie par la COCESNA.

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

<i>Incidences financières :</i>	Des ressources financières supplémentaires sont nécessaires afin de couvrir les coûts associés à la mise en œuvre des méthodes et pratiques recommandées pour le CORSIA.
<i>Références :</i>	A40-19 : 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)

1. INTRODUCTION

1.1. À la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, les États membres de l'Organisation ont adopté la résolution A40-19 - 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).

1.2. Au § 5 de la résolution, l'Assemblée rappelle sa décision, adoptée à sa 39^e session, de mettre en œuvre un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) sous la forme d'un régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) pour faire face à toute augmentation annuelle des émissions totales de CO₂ de l'aviation civile internationale (c'est-à-dire des vols de l'aviation civile qui partent d'un pays et arrivent dans un autre) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances particulières et des capacités respectives ;

1.3. Au § 8 de la résolution, elle reconnaît également les circonstances particulières et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, quant à leur vulnérabilité face aux incidences des changements climatiques, au niveau de développement économique et à la contribution aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

1.4. Selon le Programme sur l'état de la nation (2011) publié par le Conseil national des recteurs d'universités du Costa Rica, les changements climatiques exposent une situation contradictoire en ce qui concerne l'Amérique centrale, car l'isthme est responsable de moins de 0,5 pour cent des émissions de gaz à effet de serre (GES), mais il est aussi reconnu comme le « point chaud » le plus saillant des tropiques, c'est-à-dire que ce serait la zone du monde potentiellement la plus vulnérable face aux incidences. Cela démontre la gravité de la crise climatique et la vulnérabilité de la région Amérique centrale du fait de sa situation géographique, à quoi s'ajoutent les problèmes économiques, sociaux et environnementaux.

1.5. Sur la base de ce qui précède, conscients de la nécessité d'unir les efforts pour améliorer l'environnement dans le secteur de l'aviation civile internationale et faire face aux changements climatiques, les États d'Amérique centrale – le Guatemala, le Belize, El Salvador, le Honduras, le Nicaragua et le Costa Rica – en tant que membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), ont élaboré le Plan d'action de l'Amérique centrale pour la réduction des émissions provenant de l'aviation civile internationale, appelé le CAAPER, qui met en œuvre l'ensemble des mesures promulguées par l'OACI pour améliorer notamment la gestion du trafic aérien.

1.6. Déterminés à soutenir tout effort visant à réduire et/ou à réparer les incidences du réchauffement de la planète sur l'environnement, cinq États de la région Amérique centrale – Belize, Guatemala, El Salvador, Honduras et Costa Rica – ont pris l'initiative de participer, dès la phase volontaire, au Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation civile internationale (CORSIA).

2. ANALYSE

2.1. La participation des États à la phase pilote (2021 à 2023) et à la première phase (2024 à 2026) est volontaire, mais pour la deuxième phase, qui débutera en 2027, tous les États dont la part individuelle des activités aériennes internationales au cours de l'année 2018 dépasse 0,5 pour cent de l'activité totale ou dont la participation cumulée atteint 90 pour cent de l'activité totale seront inclus.

2.2. Les pays en développement, les petits États insulaires en développement et les pays en développement sans littoral sont exemptés, à moins qu'ils ne s'offrent volontairement à participer, comme cela a été le cas pour les pays d'Amérique centrale mentionnés ci-dessus.

2.3 L'incidence du COVID-19 a **considérablement diminué les opérations de l'aviation internationale, le trafic et les émissions de CO₂ en 2020**, ce qui a conduit à une réduction du niveau de référence du CORSIA calculée en utilisant la moyenne des émissions de 2019 et 2020. De ce fait, **l'OACI a déterminé que seule la moyenne de 2019** sera utilisée pour la mise en œuvre de la phase pilote entre 2021 et 2023.

2.4 Compte tenu de la nature de la conception du mécanisme, plus le nombre d'États qui adhèrent à CORSIA est élevé et plus tôt ils le font, plus le nombre d'émissions est élevé, ce qui accroît l'universalité environnementale du Régime. Plus il y aura d'émissions couvertes, plus il faudra d'unités, ce qui créera davantage d'opportunités d'investissement dans des projets de réduction des émissions, notamment dans les États en développement. À cet égard, il est à signaler qu'à partir de septembre le Régime concerne 107 États qui ont exprimé leur intérêt de participer à CORSIA depuis la phase pilote.

2.5 Conformément à l'esprit de collaboration des États membres de la COCESNA et à leur engagement en faveur des questions environnementales, il est respectueusement demandé au Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes de soutenir les efforts qui permettront de fournir une assistance technique aux fins de la **Conception d'une stratégie centraméricaine de développement durable du transport aérien à faibles émissions dans la région**.

1. CONCLUSIONS

3.1. Le CORSIA est une mesure mondiale basée sur le marché conçue pour compenser les émissions de CO₂ de l'aviation internationale afin de stabiliser les niveaux de CO₂ à partir de 2020 (CNG2020). La compensation des émissions de CO₂ se fera par l'achat et l'annulation d'unités d'émission du marché mondial du carbone par les exploitants d'aéronefs.

3.2. Il convient de noter le soutien inestimable apporté aux États d'Amérique centrale de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) dans la bonne mise en œuvre du mécanisme CORSIA par le biais des partenariats de parrainage du CORSIA, en particulier le soutien technique de l'État espagnol. Il convient également de souligner l'importance de l'accord COCESNA/ACSA-SENASA-EASA dans le cadre de la coopération entre l'Union européenne et l'Amérique latine en matière d'aviation civile (EU LAC-APP) en ce qui concerne les questions environnementales, conformément à l'objectif de croissance neutre en carbone.

3.3. Selon l'OACI, les États qui participent volontairement à la phase pilote du CORSIA auront la priorité en matière de renforcement des capacités et d'assistance, et nous espérons que nos États feront partie des programmes d'assistance spécifiques mis en œuvre dans le domaine de la coopération technique par l'entremise de la TCB de l'OACI.

3.4. L'Assemblée de l'OACI est invitée à :

- a) demander au Conseil de l'OACI de continuer à encourager à l'interne ses organes compétents à fournir des propositions techniques sur la définition de paramètres pour les émissions de carbone du secteur de l'aviation internationale, qui seront soumises à l'approbation de la 41^e session à venir, et pouvant guider les États membres dans l'établissement de leur propre réglementation ;
- b) demander à la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI d'effectuer les démarches pertinentes auprès des différents fonds mondiaux liés à l'environnement et aux changements climatiques pour le financement d'une assistance technique aux fins de la **Conception d'une stratégie centraméricaine de développement durable du transport aérien à faibles émissions dans la région**. Cela est conforme aux objectifs stratégiques de l'OACI et s'inscrit dans le cadre des

objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies et du plan stratégique de la COCESNA.

APPENDICE

RÉSUMÉ ANALYTIQUE - MANDAT

« Assistance technique pour l'élaboration d'une stratégie régionale aux fins du développement d'un transport aérien durable en Amérique centrale »

I. CONTEXTE

Le transport aérien est considéré comme un facteur de la plus haute importance pour promouvoir le développement des États grâce à la croissance économique, l'emploi, le commerce et la mobilité, car il joue un rôle fondamental dans les économies des différentes régions du monde.

Différentes régions ont donc établi des accords ou élaboré des stratégies, des politiques ou des plans pour un développement à faibles émissions du transport aérien par le biais d'une action conjointe et coordonnée avec une vision commune du développement futur. Un exemple en est le Plan stratégique pour la durabilité du transport aérien dans la région Amérique du Sud, dont l'élaboration a été dirigée par le Bureau régional d'Amérique du Sud (SAM) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (2017).

II. JUSTIFICATION DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE

Selon des études menées par Oxford Economics en partenariat avec l'Association du transport aérien international (IATA), le transport aérien présente un large éventail d'avantages pour les pays d'Amérique centrale – le Belize, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras et le Nicaragua. Selon ces études, l'aviation civile internationale génère des emplois directs et indirects et apporte une contribution significative au produit intérieur brut (PIB) des États d'Amérique centrale. La contribution du transport aérien dans la région est estimée à plus de 26 milliards de dollars en valeur ajoutée brute au PIB.

Toutefois, différents obstacles ont empêché la région de tirer pleinement parti de la connectivité aérienne, et c'est pourquoi l'IATA (2018) a recommandé de :

- créer un cadre réglementaire conforme aux meilleures pratiques mondiales ;
- garantir des coûts compétitifs et une gestion efficace des aéroports par une communication ouverte avec l'industrie ;
- garantir une gestion transparente et la participation de l'industrie à des projets de planification et de développement des infrastructures dans toute la région.

À cet égard, il est nécessaire d'établir une stratégie qui permettra de promouvoir un développement avec de faibles émissions du transport aérien, afin d'améliorer la compétitivité du secteur de l'aviation civile en Amérique centrale de manière économiquement et écologiquement durable.

III. OBJECTIFS DE L'ASSISTANCE TECHNIQUE

Objectif général :

Bâtir une stratégie et son cadre d'application de manière consensuelle et avec la validation des pays concernés, pour promouvoir un développement à faibles émissions du transport aérien dans la région Amérique centrale.

Objectifs spécifiques :

- Établir un diagnostic qui englobe le contexte international et la situation actuelle du transport aérien en Amérique centrale.
- Élaborer une carte des agences, institutions et parties prenantes au niveau régional, liées au transport aérien en Amérique centrale.
- Bâtir une stratégie de développement du transport aérien à faibles émissions dans les pays membres de la COCESNA
- Proposer une feuille de route avec les projets, calendriers et estimations des coûts pour la mise en œuvre de la stratégie proposée.

— FIN —