



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation**

**Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)**

### CONTRIBUTIONS DE LA RÉGION AMÉRIQUE LATINE AUX QUESTIONS DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET À LA MISE EN ŒUVRE DU CORSA

(Note présentée par le Guatemala et parrainée par les États membres de la CLAC<sup>2</sup>)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des contributions de la Région Amérique latine aux questions de changements climatiques et à la mise en œuvre du CORSA, sur la base des dispositions de l'Annexe 16 et des résolutions adoptées à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale de l'OACI. Les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) considèrent que des mesures pour combattre les incidences des changements climatiques sont primordiales. Parmi les principales activités, ils soulignent les travaux menés conjointement par les autorités de l'aviation civile et les divers acteurs du secteur aéronautique pour établir des plans d'action et pour mettre en œuvre la série totale des mesures retenues, notamment le renouvellement de la flotte des exploitants aériens de l'Amérique latine, désormais considérée comme la plus moderne au monde. Sont également soulignées les activités menées aux fins de la mise en œuvre du CORSA.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- à prendre note des informations présentées ;
- à tenir compte de la contribution des États d'Amérique latine aux questions de changements climatiques et à la mise en œuvre du CORSA ;
- à demander que l'OACI poursuive le renforcement des capacités des États, au moyen de séminaires et d'ateliers sur les changements climatiques et sur la mise en œuvre du CORSA ;
- à demander que l'OACI continue de promouvoir des mesures concrètes pour donner accès aux sources de financement et au transfert de technologies aux États en développement.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – <i>Protection de l'environnement.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Des ressources supplémentaires sont requises pour la mise en œuvre d'initiatives pour l'environnement.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par le Guatemala

<sup>2</sup> Belize, Bolivie, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay et Pérou.

<i>Références :</i>	<p>Résolution A39-2, <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></p> <p>Résolution A39-3, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)</i></p> <p>Résolution A21-7, <i>Lignes directrices liées à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine</i></p> <p><i>Plan stratégique de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)</i></p>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 Selon la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC), la région Amérique latine et Caraïbes est dans une situation asymétrique en ce qui concerne les changements climatiques. La contribution de la région aux changements climatiques a toujours été faible, alors qu'elle est extrêmement vulnérable à leurs effets, et qu'elle participera de plusieurs façons aux solutions possibles.

1.2 Pour trouver des solutions aux changements climatiques, les autorités de l'aviation civile de l'Amérique latine et diverses autres parties prenantes se sont jointes à plusieurs initiatives promues par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) tant pour en réduire les incidences que pour s'y adapter. Ces activités se retrouvent essentiellement dans les plans d'action nationaux de réduction des émissions qui ont été formulés et présentés, ainsi que dans la participation active à la conception et à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).

## 2. ANALYSE

2.1 Dans la lutte contre les changements climatiques, les mesures proactives des États d'Amérique latine pour présenter et mettre à jour les plans d'action de réduction des émissions doivent être dûment pondérées. Les documents soumis à l'OACI montrent l'établissement d'une synergie entre les autorités de l'aviation civile et les principaux acteurs du secteur de l'aviation civile, œuvrant à la réduction des émissions.

2.2 Jusqu'ici, l'Argentine, Belize, le Brésil, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, la République dominicaine, l'Uruguay et le Venezuela, ont présenté leurs plans d'action, et dans certains cas, les ont actualisés.

2.3 Les plans d'action donnent une idée de la série de mesures retenues que chaque pays mettra en œuvre, selon ses capacités, afin de réduire au maximum la consommation de carburant, et donc les émissions. Les principales mesures sont les suivantes : modernisation de la flotte aérienne, renforcement de l'efficacité des opérations, amélioration de l'infrastructure des aéroports, et adoption de procédures de gestion du trafic aérien qui renforce l'efficacité des routes et du contrôle des régions terminales (par exemple : application PBN avec les CDO et les CCO, PBN STAR, SID PBN, RNP AR APCH avec repère et opérations de surface A-SMGS).

2.4 Les mesures proactives des exploitants de la région pour moderniser leurs flottes doivent être dûment prises en compte. D'après les données fournies par l'Association latino-américaine et caribéenne du transport aérien (ALTA), l'âge moyen des principaux avions de ligne de la région (représentant plus de 90 %) a baissé de +30 % depuis 2005, alors que le nombre d'aéronefs a augmenté parallèlement de plus de 100 %. Par ailleurs, depuis 2005, les compagnies aériennes de la région ont mis en service plus de 800 aéronefs de la dernière génération (à un coût estimatif de plus de 144 000 millions USD, selon le prix du marché), renouvelant ainsi leur flotte et retirant les anciens avions (B757, B727, B737-300/400 et A340). Un tel renouvellement a permis une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre.

2.5 Il importe de mentionner les efforts portant sur les carburants alternatifs durables, en particulier les initiatives appuyées par le Brésil visant à augmenter la production et l'utilisation des biocarburants, ainsi que l'initiative prise par la République dominicaine pour mettre en œuvre un projet pilote de production locale de carburants alternatifs durables à moyen terme. Il convient de souligner, à cet égard, la nécessité évidente de relier les diverses étapes de la production, ce qui nécessite des politiques publiques appropriées et des mesures coordonnées par les organismes gouvernementaux et les initiatives privées, pour assurer un développement solide des carburants alternatifs durables.

2.6 Il convient de signaler l'engagement de la région envers les carburants alternatifs durables, qui a été affirmée à la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF2) tenue en 2017 à Mexico, au Mexique. La teneur de la note CAAF/2-WP/29, *Progrès de la Région Amérique latine dans le développement et le déploiement des carburants d'aviation alternatifs*, présentée à la Conférence, a été prise en compte dans la formulation de la Vision de l'OACI pour les carburants alternatifs durables.

2.7 Les États d'Amérique latine ont commencé à incorporer dans leurs règlements respectifs les dispositions de l'Annexe 16, Volume III, *Protection de l'environnement – Émissions de CO<sub>2</sub> des avions* ; c'est le cas notamment du Brésil, qui a inclus les dispositions du Volume III dans le RBAC38.

2.8 Le CORSIA est considéré dans la région comme un plan important pour réduire les incidences des changements climatiques à l'échelle mondiale. En raison de la nécessité urgente de réglementer les activités de surveillance, déclaration et vérification (MRV), plusieurs États d'Amérique latine, notamment entre autres l'Argentine, le Brésil, Cuba, le Mexique et la République dominicaine, ont adopté les règlements appropriés, tandis que d'autres États, tels que ceux d'Amérique centrale, sont en train de rédiger des normes en se fondant sur les dispositions de l'Annexe 16, Volume IV, tels qu'approuvés.

2.9 Il convient en outre de mentionner les activités encouragées au titre de l'initiative ACT-CORSIA, dans la mesure où les Représentants des États ont maintenant une meilleure idée du plan. Il convient d'examiner avec soin les avantages d'alliances entre États, telles que les partenariats de parrainage, qui ont apporté une assistance technique « sur mesure », en fonction des caractéristiques et les capacités particulières des États.

2.10 Enfin, il convient de souligner que les États membres de la CLAC suivants : Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Jamaïque, Mexique et République dominicaine, ont manifesté leur intérêt à participer à la phase pilote du CORSIA.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile ont promu des activités de réduction et d'adaptation de concert avec toutes les parties prenantes de l'aviation civile, afin de s'attaquer aux incidences des changements climatiques.

3.2 Il convient de souligner l'importance de la présentation volontaire des plans d'action des États qui ont commencé la mise en œuvre de la série complète des mesures retenues aux fins de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, parmi lesquelles le renouvellement de la flotte, qui est l'une des plus récentes au monde, la mise au point de carburants alternatifs et l'application de nouvelles mesures opérationnelles, ont le plus de poids.

— FIN —