



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**SIXIÈME REUNION DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA RÉGION  
AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-DGCA/6)**

**(Brazzaville, Congo, 2-4 novembre 2016)**

**Point 7 de l'ordre du jour: Protection de l'environnement**

**L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET LE DÉVELOPPEMENT**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**SOMMAIRE**

La présente note de travail fait la synthèse des principaux faits nouveaux relatifs aux actions demandées par la 39<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et la protection de l'environnement, en particulier les actions liées aux domaines clés ci-après: 1) mesures technologiques et opérationnelles et les objectifs visés au plan mondial; 2) les carburants alternatifs durables pour l'aviation; 3) les mesures basées sur le marché; 4) les plans d'action nationaux; et 5) l'assistance aux Etats.

**La suite à donner par la réunion est  
indiquée au paragraphe 8.**

**RÉFÉRENCE(S): Résolutions de la 39<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI.**

**Objectif(s) stratégique corrélatif de l'OACI: Protection de l'environnement**

**1. INTRODUCTION**

1.1 La 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI tenue du 27 septembre au 7 octobre 2016 a adopté les résolutions A39-xx: *Enoncé consolidé de la poursuite des politiques et pratiques de l'OACI sur la protection de l'environnement- Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local* ; A39: *Enoncé consolidé de la poursuite des politiques et pratiques de l'OACI sur la protection de l'environnement – Changements climatiques* ; et A39-xx : *Enoncé consolidé de la poursuite des politiques et pratiques de l'OACI sur la protection de l'environnement- Régime mondial des mesures basées sur le marché (MBM)*. Les résolutions de l'Assemblée témoignent de la détermination des Etats membres de l'OACI à continuer à jouer un rôle déterminant en limitant ou en réduisant le nombre de personnes affectées par le bruit assourdissant des aéronefs, l'incidence des émissions et de la qualité de l'air local ainsi que l'incidence des émissions de gaz à effet de serre sur les changements climatiques.

1.2 En 2010, avec l'adoption de la Résolution A37-19, l'Assemblée a défini



une série de mesures en vue d'atteindre l'objectif mondial visé de 2% d'amélioration par an du taux d'efficacité du carburant et la croissance sans carbone à partir de 2010. Les progrès accomplis dans la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures ont fait l'objet d'un rapport à la 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI, notamment l'amélioration technologique, les mesures opérationnelles, les carburants alternatifs durables et un régime mondial des mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale. La 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée a souscrit aux objectifs fixés par l'OACI concernant les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

1.3 L'Assemblée a reconnu les progrès notables accomplis par l'OACI en s'attendant à l'incidence du bruit, à la qualité de l'air local et les émissions au plan mondial et elle a appuyé la poursuite des travaux de l'OACI sur l'aviation civile et l'environnement.

## 2. **MESURES TECHNOLOGIQUES ET OPERATIONNELLES ET OBJECTIFS VISÉS AU PLAN MONDIAL**

2.1 Un domaine important d'activités en aviation internationale et environnement, c'est l'élaboration des normes environnementales pour les aéronefs civils qui visent à assurer l'application de nouvelles technologies à la conception des aéronefs contribuant ainsi à réduire l'impact de l'environnement sur l'aviation civile. La 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI a salué les récentes réalisations de l'OACI dans ce domaine, particulièrement l'élaboration pour la première fois d'une nouvelle norme mondiale internationale de certification des émissions de CO<sub>2</sub> pour les nouveaux types d'aéronefs et une nouvelle norme pour les émissions des matières non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs.

2.2 L'Assemblée a reconnu les progrès réalisés sur tous les éléments du bruit des aéronefs et a réaffirmé l'engagement en faveur d'une approche équilibrée de la gestion et des normes acoustiques régissant des aéronefs. L'élaboration d'une nouvelle norme acoustique pour les avions supersoniques du futur évolue également. Ainsi, l'Assemblée a reconnu que la certification de la navigabilité d'un avion supersonique pourrait survenir dans la période 2020-2025.

2.3 L'Assemblée a reconnu par ailleurs les avantages du point de vue environnemental qui découlent de l'application des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) Bloc 0. L'actualisation du Doc 9184, *Manuel de planification des aéroports*, Partie 2, *Contrôle de l'usage de terrain et de l'environnement a été reconnue, tout comme l'élaboration d'une nouvelle circulaire, Engagement de la communauté en faveur de la gestion de l'environnement en aviation*, qui complète l'actuelle politique de gestion du bruit des aéronefs aux alentours de aéroports.

2.4 L'utilisation des tendances mondiales de l'OACI sur l'environnement comme base de la prise de décisions sur les questions d'environnement en aviation internationales ont été entérinée par l'Assemblée. Il s'agissait des tendances actualisées pour le bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aéronefs et une actualisation des tendances des émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale pour inclure l'utilisation des carburants alternatifs durables

2.5 L'Assemblée a reconnu aussi le travail en cours sur les questions émergentes pour examiner les aspects environnementaux de la vie des aéronefs, tels que le recyclage des aéronefs et identifier les incidences potentielles des changements climatiques sur l'exploitation aérienne internationale et les infrastructures corrélatives et identifier les mesures d'adaptation pour s'atteler à la question de l'impact des changements climatiques.

### 3. CARBURANT ALTERNATIF DURABLE POUR L'AVIATION

3.1 La 39<sup>ème</sup> Assemblée a souligné les progrès accomplis en facilitant le développement et le carburant alternatif durable pour l'aviation, notamment le partage des informations sur les meilleures pratiques entre Etats et d'autres parties prenantes par le biais de la plateforme en ligne de l'OACI, le cadre mondial pour les carburants alternatifs en aviation, qui comprend des données sur les milliers d'activités et d'initiatives prises au plan mondial à cet égard.

3.2 L'Assemblée a soutenu d'autres travaux effectués par l'OACI et ses Etats membres pour relever les défis du développement et du déploiement des carburants alternatifs durables pour l'aviation, y compris le travail sur les critères de durabilité et la projection de la future production et les avantages du cycle de vie environnementale de ces carburants.

Beaucoup d'Etats membres ont sollicité des éléments indicatifs de politique sur les carburants alternatifs.

3.3 Un séminaire sur le carburant alternatif se tiendra au siège de l'OACI à Montréal les 8 et 9 février 2017.

### 4. MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM)

4.1 Lors de sa 38<sup>ème</sup> Session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A38-18 qui demande au Conseil, avec le concours des Etats membres, de recommander un projet de régime mondial de mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale, pour décision par la 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée.

4.2 Lors de sa 39<sup>e</sup> Session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A39-xx : *Enoncé consolidé de la poursuite des politiques et pratiques de l'OACI en matière de protection de l'environnement- Régime mondial des mesures basées sur le marché (MBM)*. En adoptant cette résolution, l'Assemblée a décidé de mettre en œuvre un régime mondial des mesures basées sur le marché sous forme d'un régime de réduction et de compensation de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). CORSIA complète la panoplie des mesures destinées à permettre à l'OACI d'atteindre l'objectif mondial visé de croissance sans carbone à compter de 2020.

4.3 CORSIA constitue une approche de mise en œuvre par phase avec une phase pilote courant de 2010 à 2023, la première phase de 2024 à 2026, et une seconde phase de 2027 à 2035; la participation est volontaire pour les deux premières phases. À la fin de la 39<sup>e</sup> Session de l'OACI, 65 Etats – représentant environ 86,5% du trafic international, ont fait part de leur décision de participer à CORSIA à partir de 2021. A la 39<sup>e</sup> Assemblée, les Etats désireux de participer volontairement à CORSIA ont été invités à confirmer leur participation au Secrétariat de l'OACI dès que faire se peut afin que le Secrétariat puisse confirmer leur adhésion grâce à un document qui doit être rempli et retourné au Secrétariat.

4.4 La Résolution A39-xx prie le Conseil de prendre les dispositions nécessaires pour

élargir la disposition portant sur le renforcement des capacités et l'assistance dans le cadre de la préparation de mise en œuvre des plans nationaux d'action afin de pouvoir établir les éléments dont a besoin la mise en œuvre du CORSIA, notamment le suivi, le compte rendu et les systèmes de vérification (MRV), les critères d'unités d'émissions devant être acquises par les exploitants d'aéronefs et les registres. L'OACI travaille sur l'élaboration d'un programme détaillé d'assistance technique et de renforcement des capacités pour soutenir la mise en œuvre de CORSIA. (Pour plus amples informations, prière de vous reporter à la Section 6 "Assistance aux Etats").

## 5. INITIATIVE DES PLANS D'ACTION NATIONAUX

5.1 À la date du 26 septembre 2016, 100 Etats représentant plus de 90% du trafic aérien international ont soumis des plans d'action à l'OACI. La communication volontaire de plans d'action nouveaux ou actualisés à l'OACI est censée se terminer en juin 2018, tel que l'encourage la 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée de l'OACI.

5.2 La 39<sup>e</sup> Session de l'Assemblée a noté que l'OACI a adopté une stratégie forte de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière pour aider les Etats à établir et soumettre leurs plans d'action, notamment l'organisation des séminaires régionaux, le développement et la mise à jour du Doc OACI 9988, *Eléments indicatifs sur l'élaboration des plans d'action nationaux relatifs aux activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, un interface interactif par site web, l'outil d'estimation des économies en carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de l'OACI des avantages procurés par l'environnementaux (EBT).

## 6. ASSISTANCE AUX ETATS

6.1 L'initiative des plans d'action et les énormes progrès accomplis au cours de la dernière période triennale en raison notamment du programme solide de renforcement des capacités de l'OACI ont été salués. Ce programme doit être poursuivi, voire renforcé.

6.2 Dans le cadre des initiatives tendant à apporter davantage d'assistance aux Etats et faciliter l'accès au financement pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans nationaux d'action, l'OACI a conclu des partenariats avec l'Union Européenne (UE) ainsi qu'avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) doté d'une Facilité mondiale de financement de l'environnement (GEF).

6.3 La 39<sup>ème</sup> Session de l'Assemblée a encouragé l'OACI à faciliter l'accès au financement par les Etats membres pour la protection de l'environnement par voie de partenariat renouvelé. Une déclaration d'intention a été signée avec l'Union Européenne en vue d'étendre le partenariat de cet organisme aux activités de renforcement des capacités concernant l'environnement lors de la prochaine période triennale. L'Assemblée a été informée des nouveaux partenariats d'assistance en matière d'environnement avec l'Allemagne, l'ACI et la Banque Mondiale.

### 6.3.1 **Projet d'Assistance de l'OACI avec l' Union Européenne**

6.3.1.1 Les projet d'assistance de l'OACI avec l'UE, intitulé *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO<sub>2</sub> en aviation internationale*, est un projet destiné à aider quatorze Etats choisis d'Afrique et des Caraïbes pour l'élaboration des plans d'actions volontaires, et ainsi mettre en place des systèmes de protection de l'environnement en aviation, faire des inventaires des émissions et contrôler des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, et prendre les mesures nécessaires pour réduire les émissions en aviation.

6.3.1.2 A la date de juin 2016, deux Etats des Caraïbes et douze Etats africains ont soumis à l'OACI des plans d'actions parfaitement conformes aux éléments indicatifs de l'OACI sur l'élaboration des plans d'actions nationaux sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> Doc. 9988. En outre, quatorze (14) Etats ont été dotés d'un système d'environnement en aviation (AES), un logiciel de contrôle, de compte tenu et de vérification conçu dans le cadre du projet et servant à collecter et à contrôler les données environnementales sur l'aviation (MRV). Grâce à l'AES, les Etats bénéficiaires sont en mesure d'évaluer, de contrôler et de faire des comptes rendus sur les émissions des CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, y compris le processus de rapports mensuels adressés à l'OACI.

6.3. 3 Une fois que le premier et le deuxième objectif ont été atteints, l'OACI soutient actuellement certains Etats choisis dans le cadre du troisième objectif du projet pilote qui vise la mise en œuvre des mesures d'atténuation et des études de faisabilités incluses dans le plan d'action. Dans cette phase, le projet établira des projets pilotes destinés à réduire la consommation de carburant et les émissions, y compris l'installation d'énergie solaire et des systèmes d'électrification dans deux Etats et mettre en œuvre « a continuous Climb Operations (CCO) et Continuous Descent Operations (CDO) » dans deux Etats. Le projet soutiendra le développement d'études de faisabilité sur l'utilisation des énergies renouvelables pour les besoins de l'exploitation aérienne dans un Etat et le développement de carburant alternatif durable dans quatre Etats. On prévoit que ces projets feront tâche d'huile dans d'autres Etats membres.

### 6.3.2 **Projet d'assistance de l'OACI sur financement du PNUD et de GEF**

6.3.2.1 En novembre 2014, un second financement a été conclu avec le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) sur financement de la facilité mondiale de l'environnement (GEF) pour l'exécution d'un projet mondial de renforcement des capacités - *Transformer le secteur mondial de l'aviation: Réduction des Émissions de l'aviation internationale*, y compris la mise en œuvre d'un projet pilote d'énergies renouvelables dans un petit État insulaire

6.3.2.2 Un élément important à ce titre, c'est l'élaboration d'un projet pilote pratique en Jamaïque, comprenant la mise en œuvre d'un projet d'énergies renouvelables tendant à réduire les émissions de l'aviation internationale, projet qui pourrait également être exécuté dans d'autres pays en développement. Ce projet vise à soutenir l'installation de panneaux solaires pour alimenter la grille électrique sur la plateforme aéroportuaire.

6.3.2.3 Un autre élément, c'est l'élaboration de quatre documents directifs sur les biocarburants pour le secteur aéronautique à l'intention des pays en développement et les SID, portant sur les énergies renouvelables aux aéroports, la gouvernance, le financement de projet énergétiques propres pour les aéroports et les aéronefs.

## 7. **RAPPORT DE L'OACI SUR L'ENVIRONNEMENT**

7.1 Le rapport 2016 de l'OACI sur l'environnement met en exergue les progrès accomplis par l'Organisation en matière d'environnement au cours des trois dernières années. Cette quatrième édition du rapport donne l'état actuel de l'aviation et de l'environnement. Le rapport complet est disponible, à titre gracieux, au lien indiqué ci-dessous.

## 8. **SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

8.1 La réunion est invitée à:

- a) encourager les Etats de la région à actualiser et à soumettre leurs plans d'action détaillés, au plus tard en fin juin 2018;
- b) continuer à inclure les questions d'environnement dans la planification et la mise en œuvre des systèmes régionaux de navigation aérienne;
- c) promouvoir les outils environnementaux de l'OACI pour estimer la réduction des émissions à partir de la mise en œuvre des mesures d'atténuation en tant que partie de l'élaboration des plans d'action nationaux ;
- d) noter qu'il existe une possibilité d'assistance complémentaire au niveau de l'OACI permettant d'élaborer et de soumettre les plans d'action des États..

— FIN —

---

<sup>1</sup> <http://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ENV2016.aspx>