



ASSEMBLÉE — 40^e 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 (CORSIA)

RÉCENTS DÉVELOPPEMENTS EN MATIÈRE DE COLLECTE, DE SUIVI ET DE COMPTE RENDU DES ÉMISSIONS DE CO₂ DUES À L'AVIATION INTERNATIONALE

(Note présentée par le Kenya)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note vise à partager l'expérience du Kenya et les progrès réalisés par ce pays dans la collecte, le suivi et le compte rendu des données sur les émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale. Ces développements faisaient partie d'un ensemble d'initiatives lancées par le Kenya afin d'actualiser et de renforcer son plan d'action volontaire de réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation, plan présenté à l'OACI en décembre 2015, et sa participation au CORSIA. La présente note souligne les résultats obtenus jusqu'ici par le Kenya et le rôle clé que joue le programme de renforcement des capacités de l'OACI. La note décrit également les défis qui restent à relever et les prochaines étapes proposées.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations fournies ;
- b) à appuyer les États dans la mise en œuvre d'une stratégie efficace et durable de suivi, compte rendu et vérification (MRV) ;
- c) d'une part à appuyer et à consolider le renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO₂, en faisant fond sur le succès du projet d'assistance en cours, et d'autre part à faciliter davantage l'accès des États aux ressources financières, au soutien technique et au transfert de technologie ;
- d) à encourager les États à participer au CORSIA et à les soutenir à cet égard ;
- e) à encourager les États membres à instaurer des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques et à encourager la coopération et l'échange de connaissances aux niveaux régional et mondial.

Objectifs

stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E — Protection de l'environnement.

<i>Incidences financières :</i>	Des ressources financières supplémentaires sont requises.
<i>Références :</i>	<ul style="list-style-type: none">● Résolution A38-18 de l'Assemblée de l'OACI● Résolution A39-3 de l'Assemblée de l'OACI● Projet OACI-Union européenne de renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale● Plan d'action du Kenya pour la réduction des émissions de gaz CO₂ dues au secteur de l'aviation

1. INTRODUCTION

1.1 Dans sa Résolution A38-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — changements climatiques*, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) encourageait ses États membres à soumettre des plans d'action volontaires, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, de préférence avant la fin de juin 2015 et une fois tous les trois ans par la suite. Ces plans d'action devaient comprendre les données de base pertinentes et les résultats attendus en matière d'émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale au niveau national, ce qui permettra à l'OACI de rassembler les informations à l'échelle mondiale et de suivre les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux, à savoir une amélioration de 2 % par an en moyenne, à l'échelle mondiale, du rendement du carburant jusqu'en 2020 et un taux d'amélioration du rendement du carburant à l'échelle mondiale de 2 % par an de 2021 à 2050.

1.2 Depuis que la Résolution A38-18 a été approuvée en 2013, le Secrétariat de l'OACI a pris d'importantes mesures pour aider les États membres dans leurs efforts de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Dans la Région Afrique orientale et australe (ESAF), un atelier sur les plans d'action a été organisé en 2014 et 15 experts de 8 États membres ont été formés. En outre, deux projets conjoints d'assistance avec l'Union européenne et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) — Fonds pour l'environnement mondial (FEM) respectivement ont été lancés afin d'intensifier le soutien et de renforcer les capacités dans le domaine de l'élaboration et de la mise en œuvre des plans d'action dans les États en développement. D'autres initiatives comme le Programme OACI de navigation fondée sur les performances (PBN) contribuent elles aussi à l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. L'assistance aux États pour la collecte et le compte rendu de données d'émissions de CO₂ plus rigoureuses a été incluse comme élément crucial de ces activités de renforcement des capacités.

1.3 Dans sa Résolution A39-3, l'Assemblée reconnaît les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et affirme sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation.

1.4 Dans cette même résolution, l'Assemblée a aussi décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ de

l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États.

1.5 Également dans sa Résolution A39-3, l'Assemblée a décidé que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020, notamment concernant la mise en œuvre du système MRV et l'établissement de registres.

2. DÉVELOPPEMENTS

2.1 À la suite de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, après avoir participé à plusieurs ateliers de renforcement des capacités organisés par l'OACI sur l'élaboration des plans d'action, le Kenya a créé un Aviation Environmental Working Group (AEWG) (groupe de travail sur l'environnement en aviation) composé des principales parties prenantes pertinentes du secteur de l'aviation, et a soumis un premier projet de plan d'action à l'OACI en 2013. Ce document, qui était l'un des premiers plans d'action dans la région africaine, décrivait les principales initiatives en vue de l'atténuation des émissions de CO₂ par le secteur de l'aviation au Kenya. Toutefois, la collecte des données pertinentes auprès des parties prenantes nationales était encore difficile à l'époque et le plan d'action ne comprenait donc que des données quantitatives limitées sur les émissions de CO₂.

2.2 Avant la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI, le Kenya a présenté une demande d'assistance à l'OACI et a ensuite été sélectionné comme l'un des 14 États bénéficiaires du projet d'assistance conjoint OACI-Union européenne, d'une durée de trois ans, sur le renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Avec le soutien apporté par ce projet, le Kenya a renforcé le groupe AEWG et soumis un plan d'action consolidé à l'OACI en décembre 2015.

2.3 L'élaboration du plan d'action actualisé a été menée de pair avec une nette amélioration du système de collecte, de suivi et de compte rendu des données de l'Autorité de l'aviation civile du Kenya (KCAA), ce qui a permis d'inclure dans le plan d'action des données solides sur les tendances concernant les émissions de CO₂ de base et les émissions attendues.

2.4 Un logiciel dédié, le système environnemental en aviation (AES), mis au point par l'OACI, a été utilisé à la KCAA afin de faciliter la collecte et le traitement par l'État des données sur les émissions de CO₂. L'AES est un outil de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) mis au point dans le cadre du projet conjoint OACI-Union européenne qui a été installé dans tous les États retenus au titre du projet, et notamment le Kenya. Cet outil a permis à la KCAA de recueillir auprès des transporteurs aériens nationaux, dans un format normalisé, les données sur le trafic et sur la consommation de carburant afin d'analyser les informations soumises et de communiquer facilement à l'OACI des données agrégées sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

2.5 Dans le cadre du projet d'assistance conjoint OACI-Union européenne sur le renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, deux mesures d'atténuation ont été mises en œuvre, à savoir :

2.5.1 Installation, à l'aéroport international Moi (Mombasa), d'un système au sol de production d'énergie solaire photovoltaïque (PV) de 507 kW, d'une unité d'alimentation électrique au sol et d'une

unité d'air préconditionné, qui a été achevée en juin 2019. Ce système devrait permettre de produire 820 000 kWh par année et de réduire annuellement de 1 300 tonnes les émissions de CO₂.

2.5.2 Étude de faisabilité sur les carburants d'aviation durables (SAF), visant à évaluer le potentiel du pays à produire des carburants durables pour les aéronefs et le matériel de servitude au sol dans les années à venir.

2.6 Par ailleurs, une campagne d'information a été lancée afin de sensibiliser tous les transporteurs nationaux à la question des changements climatiques et à la nécessité de suivre et de communiquer à l'État les données sur leurs émissions de CO₂. Un soutien technique a été fourni sur demande afin de faciliter l'adoption du nouveau format de communication des données et ainsi, de s'assurer « qu'aucune partie prenante n'est laissée de côté ».

2.7 Le Kenya a été membre du Groupe de haut niveau sur régime mondial de MBM, participant activant aux activités et assurant la présidence d'une réunion du sous-groupe. Le pays a aussi été élu à titre de vice-président de la réunion de haut niveau OACI sur le régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) qui s'est tenue du 11 au 13 mai 2016.

2.8 Le Kenya a participé au projet de mise en œuvre à petite échelle du CORSIA dirigé par l'Allemagne et l'OACI, projet qui visait à évaluer les dispositions relatives au système MRV des SARP de l'OACI.

2.9 Le Kenya a décidé de participer volontairement à la phase du CORSIA qui s'applique de 2021 à 2023 et jusqu'à maintenant, il a transmis une circulaire d'information aéronautique à toutes les compagnies aériennes nationales leur demandant de mettre en œuvre le CORSIA à partir du 1^{er} janvier 2019, et de préparer et de soumettre leurs plans de surveillance des émissions.

2.10 Suivant la Résolution A39-3 de l'Assemblée et depuis l'adoption de l'Annexe 16, Volume IV, le Bureau régional de l'OACI au Kenya a appuyé le programme « AGIR pour le CORSIA » de renforcement des capacités et d'assistance aux États dans la mise en œuvre du régime mondial et s'est porté volontaire pour soutenir l'Ouganda, le Rwanda, le Soudan du Sud et les Seychelles dans la préparation à la mise en œuvre du CORSIA. Dans le cadre de partenariats, des experts techniques du Kenya ont collaboré avec les coordonnateurs CORSIA des États récipiendaires afin d'offrir de la formation sur place et de suivre de près la préparation et la mise en œuvre du système MRV du CORSIA des États récipiendaires (en particulier l'élaboration et l'approbation des plans de surveillance des émissions et l'établissement des cadres réglementaires nationaux et régionaux).

3. CONCLUSION

3.1 La collecte, le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV) des données restent une difficulté majeure dans la plupart des États, en particulier dans les pays en développement et les États qui ont des besoins particuliers. Afin de faciliter l'élaboration de plans d'action robustes et d'accroître le degré de préparation des États à l'intégration des futures exigences de MRV, le Kenya prie instamment l'OACI d'accroître son programme de renforcement des capacités concernant la réduction des émissions de CO₂, en se basant sur le succès du projet conjoint d'assistance OACI-Union européenne, d'une part, et de faciliter davantage l'accès des États à des ressources financières, à des compétences techniques et au transfert de technologie, d'autre part.

3.2 Le Kenya encourage les États membres, en particulier les États de la Région Afrique-océan Indien (AFI) à présenter à l'OACI des demandes d'assistance pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action volontaires pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale et pour l'amélioration de leurs moyens de collecte, de suivi et de compte rendu des données environnementales.

3.3 Afin d'étendre davantage l'assistance régionalisée apportée aux États et de continuer à encourager la coopération régionale et l'échange de connaissances, le Kenya encourage les États membres à établir des partenariats sur les questions de changements climatiques, par exemple dans le cadre du « Programme de parrainage » ou de projets régionaux supplémentaires dédiés de renforcement des capacités.

3.4 Le Kenya prie instamment l'OACI de prendre les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et des séances de formation dans toutes les régions à partir de 2020, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire.