



**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMMISSION TECHNIQUE**

**Point 30 : Sécurité de l'aviation et politique de la navigation aérienne**

**30.1 Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et mise en œuvre de plans nationaux et régionaux de sécurité de l'aviation**

**NÉCESSITÉ D'ACTUALISER LE PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP) AFIN DE RÉALISER UN OBJECTIF MONDIAL AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) POUR L'AVIATION INTERNATIONALE**

(Note présentée par le Japon)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Pour réaliser collectivement un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), l'OACI et ses États membres sont encouragés à coopérer avec l'industrie pour s'efforcer de réaliser le plus de progrès possible dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation (par ex., nouvelles technologies, l'exploitation et les carburants). En particulier, dans le but de réaliser la mise en œuvre sociale rapide des nouvelles technologies, il faut promouvoir les partenariats public-privé dans la recherche, le développement et la certification dans les États membres, et promouvoir l'introduction d'aéronefs équipés de nouvelles technologies sur le marché par les constructeurs et les exploitants. Par ailleurs, dans le but de faciliter l'importation et l'exportation de ces aéronefs, il faut harmoniser les règles de certification des différents États membres. Par conséquent, pour coopérer et réaliser la mise en œuvre sociale rapide des nouvelles technologies et en toute sécurité, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) doit être révisé afin de clarifier les rôles de l'OACI, des États membres et de l'industrie.

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

- a) noter les initiatives de partenariat public-privé comme l'élaboration de normes de sécurité et de normes volontaires internationales consensuelles et l'appui aux activités de certification menées au Japon pour la mise en œuvre sociale dans les meilleurs délais des nouvelles technologies qui contribuent à la décarbonation des aéronefs ;
- b) convenir de la nécessité de promouvoir les partenariats public-privé dans la recherche, le développement et la certification dans les États membres, et promouvoir l'introduction d'aéronefs équipés de nouvelles technologies sur le marché par les constructeurs et les exploitants, et harmoniser les règles de certification des différents États membres afin de faciliter l'importation et l'exportation de ces appareils, et la mise en œuvre sociale rapide de ces nouvelles technologies ;

c) convenir que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) sera mis à jour par la prochaine Assemblée afin de clarifier les rôles de l'OACI, des États membres et de l'industrie, afin de coopérer pour la mise en œuvre sociale rapide et en toute sécurité des nouvelles technologies .	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques Sécurité et Protection de l'environnement
<i>Incidences financières :</i>	Négligeables. Travaux techniques de révision du GASP.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2019)</i> Doc 10004, <i>Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)</i> Rapport sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO <sub>2</sub> de l'aviation internationale <sup>1</sup>

## 1. INTRODUCTION

1.1 Étant donné que le Pacte de Glasgow pour le climat adopté par la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques en novembre 2021 a décidé de poursuivre les efforts pour limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, l'OACI et ses États membres devraient conduire sans cesse l'aviation civile internationale dans la limitation ou la réduction de ses émissions qui ont un impact sur les changements du climat mondial.

1.2 Le paragraphe 9 de la résolution A40-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* demande au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale. La faisabilité technique fondée sur les mesures des scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur a été évaluée et le rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un LTAG a été publié récemment.

1.3 La réunion de haut niveau sur un LTAG (HLM-LTAG) tenue du 19 au 22 juillet 2022 a décidé de recommander au Conseil d'encourager l'OACI et ses États membres à coopérer pour s'efforcer à réaliser un LTAG, pour appuyer l'objectif de l'Accord de Paris en ce qui concerne la température.

## 2. ANALYSE

2.1 Pour réaliser un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG), l'OACI et ses États membres sont encouragés à coopérer avec l'industrie pour s'efforcer de réaliser le plus de progrès possible dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation (par ex., nouvelles technologies, exploitation et carburants).

2.2 En particulier, s'agissant des nouvelles technologies susmentionnées, le rapport LTAG de l'OACI mentionne aussi les aéronefs électriques, les aéronefs propulsés à l'hydrogène, et la réduction du poids, l'amélioration de l'efficacité des cellules d'aéronefs à l'aide de matériaux composites en carbone

<sup>1</sup> [Rapport LTAG \(icao.int\)](https://www.icao.int/Report-LTAG)

comme étant les principales technologies de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Selon le même rapport, la contribution des nouvelles technologies à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> est estimée à environ 20 % dans le scénario de réduction maximale des émissions de CO<sub>2</sub>, et c'est pourquoi les nouvelles technologies jouent un rôle important dans la réduction à zéro des émissions nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, tout comme l'exploitation, et les carburants.

2.3 S'agissant des technologies innovantes comme l'aéronef électrique et les aéronefs propulsés à l'hydrogène, pour garantir une certification en toute sécurité et une réponse flexible à l'innovation, les normes de sécurité doivent être fondées sur les performances (objectifs de sécurité) plutôt que sur les normes prescriptives traditionnelles. En outre, les normes fondées sur les performances accroissent le degré de liberté dans la conception, mais elles n'indiquent pas de critères spécifiques pour la conception, et c'est pourquoi il faut élaborer des éléments indicatifs pour définir les risques qu'il faut prendre en compte et les moyens de conformité à utiliser. Ces éléments indicatifs sont généralement fournis par les normes volontaires élaborées sur une base consensuelle par les organismes de normalisation composés d'experts des constructeurs et des autorités aéronautiques. Toutefois, pour l'instant, les normes volontaires consensuelles pour les nouvelles technologies comme l'aéronef propulsé à l'hydrogène sont encore en cours d'élaboration.

2.4 C'est pourquoi en 2020 le Japon a créé le Fonds d'innovation verte doté de deux mille milliards de yens et étalé sur une période de 10 ans afin de soutenir la recherche-développement sur les nouvelles technologies dans plusieurs domaines. Il a également créé en juin 2022 un conseil public-privé composé de l'industrie, du gouvernement et des universités pour la commercialisation dans les meilleurs délais des nouvelles technologies pour aéronefs. Le secteur public et le secteur privé vont coopérer pour promouvoir l'élaboration de normes de sécurité et de normes internationales volontaires consensuelles, et soutenir les activités de certification.

2.5 Pour l'instant, l'OACI a élaboré et met à jour régulièrement le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour assurer la sécurité, l'atténuation et la prévention des risques élevés d'accidents/incidents (entrée accidentelle sur la piste, impact sans perte de contrôle (CFIT), etc.), l'amélioration des capacités d'audit de chaque État membre et l'échange d'informations sur la sécurité, et a défini une feuille de route pour la sécurité.

2.6 Pour une mise en œuvre sociale rapide des nouvelles technologies, il faut promouvoir les partenariats public-privé dans la recherche, le développement et la certification dans les États membres, et promouvoir l'introduction d'aéronefs équipés de nouvelles technologies sur le marché par les constructeurs et les exploitants, et harmoniser les règles de certification des différents États membres pour faciliter l'importation et l'exportation de ces aéronefs.

2.7 Dans le cadre de l'autre plan mondial de l'OACI, à savoir le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), les mesures qui contribuent à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ont déjà été identifiées et établies et sont en cours d'examen en vue de la mise en œuvre. Pour réaliser le LTAG de l'aviation internationale, il faut que chaque partie contractante et l'industrie coopèrent pour le promouvoir, et le Japon est convaincu que même le GASP qui vise l'amélioration de la sécurité doit clarifier les rôles de chaque partie contractante et de l'industrie dans la mise en œuvre rapide des nouvelles technologies.

### 3. CONCLUSION

3.1 Pour réaliser un LTAG commun, l'OACI et ses États membres sont encouragés à coopérer avec l'industrie pour s'efforcer de réaliser le plus de progrès possible dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation (par ex., les nouvelles technologies, l'exploitation et les carburants).

3.2 En particulier, pour réaliser la mise en œuvre sociale rapide des nouvelles technologies, il faut promouvoir les partenariats public-privé dans la recherche, le développement et la certification dans les États membres, ainsi que l'introduction d'aéronefs équipés des nouvelles technologies sur le marché par les constructeurs et les exploitants, et harmoniser les règles de certification des différents États membres pour faciliter l'importation et l'exportation de ces appareils.

3.3 Le Japon est convaincu que même le GASP qui vise l'amélioration de la sécurité soit clarifier le rôle de chaque partie contractante dans la mise en œuvre sociale à rapide des nouvelles technologies.

— FIN —