



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques

INITIATIVES DE DÉCARBONATION DES AÉROPORTS

(Note présentée par le Japon)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

L'Assemblée de l'OACI s'est penchée sur la décarbonation des aéroports dans le domaine de l'exploitation aérienne, mais chaque État travaille encore sur ses propres initiatives dans le domaine aéroportuaire. Il est important de promouvoir les initiatives d'économie d'énergie et d'énergies renouvelables pour décarboner le secteur aéroportuaire, et le Japon a créé à cet effet un environnement favorable en établissant un objectif et un calendrier, et en modifiant les lois pertinentes. À l'Assemblée de l'OACI, les États devraient partager leurs initiatives de décarbonation du secteur aéroportuaire pour que ces dernières servent de référence à d'autres États aux fins de la mise en œuvre de leurs initiatives

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à partager les initiatives de décarbonation dans le secteur aéroportuaire de chaque État et à s'en servir comme référence au profit d'autres États.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources disponibles.
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Entre autres initiatives de décarbonation de l'aviation, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est fixée, en 2010, comme objectif à court et moyen terme, d'améliorer le rendement énergétique du carburant de 2 pour cent par an en moyenne et de limiter l'augmentation des émissions de CO₂ à compter de 2020 dans le secteur de l'exploitation des aéronefs et, en 2016, l'Organisation a mis au point un Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en place jusqu'en 2035.

1.2 Par ailleurs, nous reconnaissons que, dans le secteur aéroportuaire, chaque État prend ses propres initiatives en se fondant sur l'Accord de Paris pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre après 2020, qui a été adopté à la Conférence des Parties (COP21) de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Nous estimons que les États peuvent également faire progresser efficacement leurs initiatives de décarbonation des aéroports en partageant les informations correspondantes à l'Assemblée de l'OACI.

2. POINTS À EXAMINER

2.1 Initiatives de décarbonation du secteur aéroportuaire

2.1.1 Les initiatives spécifiques suivantes pourraient être prises pour décarboner le secteur aéroportuaire :

- a) afin de réduire les émissions de CO₂ des installations aéroportuaires, un éclairage et des lampes DEL, une climatisation à haut rendement et des mesures d'économie d'énergie seront mis en œuvre au moment de la reconstruction. De la sorte, nous entendons non seulement d'augmenter l'efficacité des installations et des équipements individuels, mais également celle des méthodes de réduction des émissions de CO₂ au moyen de systèmes de visualisation, de gestion énergétique des bâtiments (*BEMS - Buildings Energy Management Systems*), notamment ;
- b) afin de réduire les émissions de CO₂ des véhicules aéroportuaires, nous encouragerons l'introduction de véhicules électriques (VE), de véhicules à piles à combustible (FCV), et le développement de stations de recharge et d'hydrogène lorsque le moment viendra de renouveler les véhicules en tenant compte des progrès technologiques correspondants. En outre, en attendant que les véhicules conventionnels soient convertis en VE et FCV, la réduction des émissions de CO₂ grâce à des biocarburants sera également envisagée ;
- c) afin de réduire les émissions de CO₂ des aéronefs au sol nous introduirons des groupes électrogènes au sol (GES), et nous envisagerons de réduire l'utilisation des groupes auxiliaires de puissance (GAP) en étendant l'utilisation des GES. Par ailleurs, nous étudierons le développement de voies de sortie à grande vitesse et de des intersections des voies de départ ;
- d) quant à l'introduction d'énergies renouvelables aux aéroports, nous encouragerons l'utilisation de systèmes photovoltaïques d'alimentation (PV) sur les toits des bâtiments aéroportuaires, les parcs de stationnement et les surfaces planes autour des aéroports, et nous envisagerons d'en étendre l'installation aux murs des bâtiments et

des zones réglementées en fonction des progrès technologiques. En plus d'encourager la décarbonation des aéroports, nous examinerons des moyens de faire des aéroports des plateformes d'énergies renouvelables en les reliant à la communauté à l'entour pour fournir de l'électricité renouvelable, renforcer les liens entre l'aéroport et la communauté, et en utilisant les systèmes photovoltaïques d'alimentation pour la composition des crédits carbone ;

- e) en outre, les mesures relatives aux puits de CO₂ par le boisement et le carbone bleu, l'utilisation de l'hydrogène, la réduction des émissions pour l'accès à l'aéroport et la gestion de l'énergie à l'échelle de l'aéroport, tout en tenant compte de la situation de chaque aéroport et des caractéristiques régionales, contribueront également à la décarbonation des aéroports.

2.2 Objectifs du Japon pour décarboner le secteur aéroportuaire et initiatives pour y parvenir

2.2.1 Le Japon a déclaré en 2020 qu'il parviendrait en 2050 à la neutralité carbone comme objectif de décarbonation, et il a fixé un nouvel objectif de réduction de 46 pour cent des gaz à effet de serre pour 2030, tout en visant l'objectif plus élevé des 50 pour cent.

2.2.2 Dans le secteur de l'aviation, des mesures spécifiques doivent être régulièrement mises en œuvre pour atteindre cet objectif, et dans le secteur aéroportuaire, des aéroports économes en énergie et qui la recycle font l'objet d'études dans le cadre des initiatives de réduction des émissions de CO₂.

2.2.3 Dans le secteur aéroportuaire, des *Lignes directrices pour la réalisation d'aéroports respectueux de l'environnement (Lignes directrices sur les aéroports écologiques - Première édition)* ont été élaborées en 2003 afin de promouvoir des mesures environnementales globales, notamment des aéroports à faibles émissions de carbone.

2.2.4 Par ailleurs, avec la hausse récente de la demande dans l'aviation, les émissions de CO₂ aux aéroports augmentent et des mesures supplémentaires sont nécessaires pour résoudre ce problème. En conséquence, pour étudier des mesures de réduction des émissions de CO₂ provenant des installations et des véhicules aéroportuaires, ainsi que des mesures pour introduire des énergies renouvelables en fonction des caractéristiques de chaque aéroport, le « Groupe d'étude sur la réduction du CO₂ dans le secteur aéroportuaire » a été créé en 2021 afin d'examiner les initiatives décrites au point 2.1.

2.2.5 En février 2022, les objectifs de décarbonation des aéroports et le calendrier des travaux ont été établis, dans le but d'atteindre une réduction de 46 pour cent ou plus (par rapport à l'année fiscale 2013) dans chaque aéroport national d'ici l'année fiscale 2030, et d'atteindre la neutralité carbone dans tous les aéroports nationaux en maximisant le potentiel d'introduction d'énergies renouvelables.

2.2.6 Afin de promouvoir de manière efficace et judicieuse les initiatives ci-dessus, il est nécessaire de coopérer avec les parties prenantes des aéroports (administrateurs, exploitants des bâtiments de l'aéroport, entreprises de transport aérien et autres exploitants de l'aéroport) et d'autres parties ayant des compétences en décarbonation. Il est également souhaitable que chaque aéroport crée un plan avec des objectifs et des initiatives à moyen et long terme ciblant 2030 et 2050. Dans cette optique, le gouvernement a établi les *Lignes directrices* (Première édition) en mars 2022, pour qu'elles servent de référence dans le cadre de la préparation de ces plans.

2.2.7 En juin 2022, le Ministre du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme a procédé à l'amendement de la Loi sur l'aéronautique civile, la Loi sur les aéroports et d'autres lois connexes afin d'établir une politique de base pour la décarbonation du secteur de l'aviation. Nous avons mis en place un système selon lequel le Ministre du territoire, des infrastructures, des transports et du tourisme certifie les plans de promotion de la décarbonation des aéroports (ci-après dénommés « plans de promotion ») conçus par les administrateurs des aéroports, et nous avons établi des mesures spéciales fondées sur la certification du ministre. Ces mesures spéciales comprennent des dispositions relatives à la location à long terme de biens administratifs à des entités mettant en œuvre des projets de promotion de la décarbonation des aéroports, tels que décrits dans les plans de promotion approuvés.

2.2.8 À la lumière des amendements apportés aux lois, nous prévoyons de réviser les *Lignes directrices* (Première édition), de promouvoir l'élaboration de plans de promotion par chaque administrateur d'aéroport et de rédiger un manuel qui résume les éléments à prendre en compte pour introduire et installer des équipements d'énergies renouvelables et d'économie d'énergie.

3. CONCLUSION

3.1 Il est important que chaque État prenne ses propres initiatives pour promouvoir la décarbonation des aéroports. De cette manière, les États peuvent décarboner efficacement les aéroports en partageant les connaissances acquises grâce à leurs initiatives. En conséquence, à l'avenir, l'Assemblée de l'OACI devrait partager les informations sur les initiatives de décarbonation des aéroports dans chaque État, pour que ces dernières servent de référence à d'autres États afin d'encourager les initiatives de décarbonation des aéroports.