



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

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

ANALYSE DE L'ÉTABLISSEMENT D'AÉROPORTS DURABLES DANS LES ÉTATS INSULAIRES

(Note présentée par la République dominicaine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans le cadre de plusieurs sessions de l'Assemblée, les États membres ont reconnu l'importance fondamentale d'exercer un rôle permanent de chef de file de l'aviation civile internationale afin de limiter ou de réduire les émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde. Cette démarche a eu une incidence très positive dans la mesure où les États ont bien accueilli les initiatives de l'Organisation, et que 114 États membres, qui représentent plus de 93,4 % du trafic aérien international dans le monde, élaborent sur une base volontaire leurs plans d'action et les présentent à l'OACI.

L'OACI fait ressortir constamment la participation active des États membres et des organisations internationales aux activités liées aux Plans d'action des États et, de plus, facilite l'établissement d'alliances afin d'aider les États à formuler et à mettre en œuvre leurs plans d'action.

Par conséquent, la République dominicaine a élaboré et présenté trois versions de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂ à l'OACI, la première version ayant été présentée en 2013, témoignant ainsi de son rôle moteur pour ce qui est de la gestion environnementale et de l'adoption de diverses mesures d'atténuation des émissions. Il est essentiel de mieux sensibiliser les principaux acteurs du système, comme les aéroports, afin d'obtenir les résultats attendus. En République dominicaine, les aéroports internationaux ont donc joué un rôle extrêmement important, et les politiques d'exploitation des aéroports ont été modifiées exponentiellement.

La réussite des mesures positives visant à atténuer les effets du changement climatique démontre clairement la mobilisation à l'égard des objectifs stratégiques de l'OACI et se reflète dans l'aviation verte, qui peut atteindre l'objectif d'une croissance neutre en carbone dans les aéroports grâce à l'engagement des administrations aéroportuaires et à des mesures fermes prises en ce sens.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à demander instamment à l'OACI de continuer de réaliser des études de faisabilité détaillées afin d'évaluer les objectifs proposés, leur incidence sur le système et leur effet sur la croissance et les coûts dans tous les pays, et en particulier les pays insulaires en développement ;
- à prier instamment les États de promouvoir auprès de leurs exploitants d'aéroports l'établissement d'aéroports durables en vue de la réduction des émissions de CO₂.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique E – Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Résolution A39-2 de l'Assemblée de l'OACI

¹ Version espagnole fournie par la République dominicaine.

1. INTRODUCTION

1.1 Des alliances stratégiques avec des entités gouvernementales responsables des politiques nationales en matière d'environnement ont constitué un facteur fondamental dans la consolidation de la culture de la protection dans tous les domaines de la production nationale qui, combiné à l'engagement du pays de contribuer aux objectifs de développement durable dans le cadre de la stratégie nationale, a motivé la création de politiques nationales qui encouragent l'utilisation de sources d'énergie de remplacement.

1.2 En tant que pilier de l'économie et de l'intégration mondiales, l'aviation ne peut échapper à cette réalité, et c'est la raison pour laquelle la République dominicaine a tiré profit de la situation pour promouvoir la protection de l'environnement en aviation, tout en contribuant aux objectifs nationaux et aux objectifs stratégiques de l'OACI, et stimuler le développement de l'industrie aéronautique nationale grâce aux avantages financiers directs qu'elle en retire.

1.3 Au titre de sa politique environnementale conçue pour promouvoir le développement durable de l'aviation, l'Institut de l'aviation civile de la République dominicaine (IDAC) a installé un parc photovoltaïque de 1 mégawatt au Complexe aéronautique dominicain, qui accueille le siège social de la direction de la navigation aérienne et du centre de contrôle aérien « Norge Botello » ainsi que l'Académie supérieure des sciences aéronautiques. Le parc fournit 45 % de la consommation énergétique du Complexe, ce qui témoigne d'une politique de gestion des ressources énergétiques pertinente et responsable, encourageant une consommation consciente et durable de l'énergie électrique.

1.4 On peut donc affirmer de manière responsable que la gestion continue de l'IDAC et le travail acharné de groupes d'intérêt ayant un lien avec ce secteur hautement dynamique ont contribué pour une grande part à la transition de l'énergie fossile à l'énergie renouvelable. Ainsi, un pourcentage élevé de la consommation électrique de nombreuses aérogares d'aéroports internationaux provient maintenant de l'énergie photovoltaïque, avec une capacité installée d'environ huit mégawatts.

1.5 Les objectifs proposés dans le plan d'action national pour la réduction des émissions liées à l'infrastructure aéroportuaire devraient inclure au moins les éléments suivants :

- a) adoption des meilleures pratiques opérationnelles recommandées par l'OACI pour réduire la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à compter de 2019 ;
- b) réduction de 25 % de l'utilisation actuelle des groupes auxiliaires de puissance (GAP) dans les principaux aéroports internationaux d'ici 2020 ;
- c) réduction d'au moins 15 % des émissions générées actuellement par les activités aéroportuaires d'ici 2030.

1.6 Ces objectifs ont été concrétisés, comme on peut le constater dans les images présentées dans l'Appendice à la présente note.

2. ANALYSE

2.1 Étant donné qu'il est entendu et reconnu que la solution au problème des émissions de gaz à effet de serre (GHG) de l'aviation internationale nécessite une mobilisation et une coopération actives des États et de l'industrie, les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des

aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Service Organization (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Comité international des associations d'industriels aérospatiaux (CICAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international ne peuvent être que les bienvenus alors que les travaux se poursuivent afin de réduire les émissions de CO₂ en vue d'atteindre une croissance neutre en carbone à compter de 2020 et de réduire les émissions de carbone de 50 % d'ici 2050, comparativement aux niveaux de 2005.

2.2 La République dominicaine a élaboré et présenté trois versions de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂ à l'OACI, la première ayant été présentée en 2013, témoignant ainsi de son rôle moteur en matière de gestion environnementale et d'adoption de mesures d'atténuation des émissions.

2.3 Les aéroports internationaux de la République dominicaine ont joué un rôle très actif et leurs politiques d'exploitation ont été modifiées de manière exponentielle. Des progrès ont été notés entre 2013 et 2019, notamment l'atténuation des gaz à effet de serre et l'installation d'environ 10 mégawatts d'énergie solaire, financée en grande partie par des fonds privés.

2.4 Pour une seule administration, soit la Dominican Airports XXI Century (Aerodom) (qui gère cinq aéroports internationaux et un aéroport national), cette initiative, mise en œuvre au titre d'une stratégie qui établit de solides objectifs en matière de protection de l'environnement et de durabilité pour 2020 (comme une réduction de 20 % de l'empreinte carbone par rapport à 2013, la protection de la diversité biologique, l'obtention de la certification ISO 14001 et la certification carbone pour tous les aéroports du réseau), nécessite une économie annuelle totale de 6 500 tonnes de CO₂, équivalente à la consommation de 731 405 gallons de carburant ou de 95 658 cylindres de gaz propane de 50 livres.

2.5 Deux des quatre administrations aéroportuaires (six des huit aéroports internationaux) de la République dominicaine ont obtenu leur accréditation en vertu du programme de certification carbone des aéroports (Airport Carbon Accreditation) (ACA). L'aéroport international CIBAO au niveau 2 (réduction des émissions) et Dominican Airports XXI Century au niveau 1 (bilan carbone) s'efforcent constamment d'atteindre les plus hauts niveaux possible.

2.6 Sur les 14 aéroports certifiés au niveau 1 (bilan carbone) en Amérique latine et dans les Caraïbes, six d'entre eux sont en République dominicaine. Par ailleurs, sur les six aéroports certifiés au niveau 2 (réduction des émissions) en Amérique latine et dans les Caraïbes, un se trouve en République dominicaine.

2.7 Concernant l'introduction d'équipement hautement efficace sur le plan énergétique, un opérateur de service de l'aire de trafic de l'aéroport de Punta Cana utilise déjà du matériel de servitude au sol (GSE) électrique, et l'administrateur de l'aérogare annoncera d'autres projets d'énergie renouvelable sous peu.

2.8 L'IDAC, qui représente l'État auprès de l'OACI, a introduit des changements dans la culture organisationnelle, tant en interne que parmi toutes les parties prenantes, qui ont eu des effets positifs en matière environnementale et économique, comme en témoignent l'utilisation d'équipement de climatisation et d'équipement d'aire de trafic et de matériel de servitude au sol alimentés par des sources d'énergie renouvelables. Tout ceci est favorisé par une politique d'État qui encourage ces initiatives au moyen d'incitatifs fiscaux qui génèrent un rendement de l'investissement positif.

2.9 La République dominicaine, en collaboration avec d'autres États membres de l'OACI, des organisations du secteur privé et l'industrie de l'aviation, propose de mettre sur pied des coentreprises

afin d'atteindre à moyen terme l'objectif collectif mondial ambitieux de maintenir au même niveau les émissions nettes de carbone mondiales de l'aviation civile internationale à compter de 2020, en prenant en considération sa situation particulière et ses capacités du fait de son statut d'État insulaire en développement qui, néanmoins, a l'intention d'œuvrer en faveur de la croissance durable de l'industrie de l'aviation internationale.

3. DISCUSSION

3.1 La République dominicaine comprend que de nombreuses mesures actuelles et futures prises par les États membres de l'OACI afin d'atteindre des objectifs collectifs ambitieux créeront de nombreuses autres occasions de contribuer à la réduction des émissions de l'aviation et qu'elle doit donc continuer de promouvoir la culture de la protection de l'environnement, dont le potentiel n'a pas encore été entièrement exploité.

3.2 De grands progrès ont été accomplis en très peu de temps dans l'utilisation de sources d'énergie renouvelable aux aéroports internationaux de la République dominicaine. Il est important de faire de même en ce qui concerne le changement de culture organisationnelle dans les aéroports. La République dominicaine invite l'OACI à encourager des États semblables à elle à se lancer dans les mêmes activités.

3.3 La République dominicaine prie instamment les États membres de l'OACI d'examiner l'expérience acquise à la suite des initiatives qu'elle a mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂.

APPENDICE



CO₂ EMISSION REDUCTION ACTION PLAN

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION/DOMINICAN REPUBLIC



Energía solar en Aeropuerto del Cibao



Tractores Eléctricos en Punta Cana



GPU y PCA en Punta Cana



Escaleras solares en Punta Cana

Energía solar en Aeropuerto de Cibao = Solar energy at Cibao Airport

Tractores Eléctricos en Punta Cana = Electric tractors at Punta Cana

GPU y PCA en Punta Cana = GPU and PCA at Punta Cana

Escaleres solares en Punta Cana = Solar escalator at Punta Cana



Different AERODOM airports