

**Papier d'intention pour le Comité environnement (CAEP)**

Les sujets soumis au Comité environnement sont : La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation civile ; ainsi que L'approche équilibrée en matière de nuisances sonores des aéronefs. L'État du Japon considère que le développement et l'innovation technologique, dans un esprit de coopération internationale et d'entraide, sont des éléments centraux pour la résolution de ces problématiques. En ce sens, le Japon invite tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à travailler de concert avec tous les acteurs concernés par ces enjeux afin d'y trouver des solutions efficaces,现实的 et durables.

**I. La réduction des émissions de gaz à effet de serre dans l'aviation civile**

Le Japon réalise l'importance et l'urgence de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Étant donné que la phase pilote du *Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* (CORSIA) débute en 2021 et se poursuit jusqu'en 2023, il devient primordial pour l'OACI de s'assurer de son efficacité. Le Japon salue les efforts d'ordre technologique, politique et économique de chacun des pays membres de l'OACI dans l'objectif commun de la réduction d'émissions de carbone. L'effort de réduction des émissions de carbone et la volonté d'endiguer la croissance de ces émissions dans le domaine de l'aviation ont été à l'origine de CORSIA, dans l'Annexe 16 de la résolution A39-3 de l'OACI. En 2016, le *Rapport environnemental* du Comité environnement de l'OACI précise la nécessité de mettre en place de nouveaux standards concernant le taux d'émission de carbone des aéronefs. Il reconnaît également l'opportunité économique du développement des carburants durables destinés à l'aviation. Ce rapport insiste aussi sur le fait que l'utilisation de biocarburants pour les aéronefs permettrait la réduction de 80% du cycle de vie du carbone des carburants actuels. De plus, des efforts en matière de sensibilisation du public ont également été entrepris. En effet, en juin 2012, l'OACI a pu offrir à la société civile une application mobile capable de rendre compte de leurs émissions de carbone. Le Japon souhaite souligner une nouvelle fois l'importance de cet enjeu, d'autant plus que les États membres de l'OACI avaient jusqu'au 5 mars 2018 pour répondre à la proposition d'amendement des modalités de CORSIA énoncée par la Secrétaire générale Fang Liu.

Le Japon s'efforce de réduire ses émissions de carbone et ce, notamment en travaillant sur l'efficacité de sa consommation de carburant dans le secteur de l'aviation. En 2015, l'aviation internationale japonaise a réduit de 17% sa consommation en carburant comparativement à 2005. Depuis octobre 2012, dans son *Plan d'action pour la réduction des gaz à effet de serre dans l'aviation*, le Japon s'est engagé à réduire de 1,5% sa consommation en carburant chaque année. Pour cela, le Japon concentre ses actions sur l'amélioration des mesures de stationnement des aéronefs dans les aéroports, sur la rigueur des services de maintenance des aéronefs, sur l'amélioration des opérations ainsi que sur l'introduction d'aéronefs dont la consommation de carburant est faible. En 2015, le gouvernement japonais s'est joint aux *Initiatives pour les carburants de l'aviation des prochaines générations* (INAF) et au constructeur Boeing pour développer un biocarburant durable d'ici 2020. Enfin, lors de la 54e *Conférence des directeurs généraux de l'aviation en Asie-Pacifique* (54/DP/5/9), en août 2017, le Japon a souligné l'importance de l'implantation d'un système de surveillance, déclaration et vérification (MNV) pour le bon déroulement de CORSIA.

Ainsi, en prenant en compte l'urgence et l'importance de parfaire CORSIA, le Japon insiste fortement sur la nécessité de définir des critères clairs, solides et garants de durabilité concernant les carburants octroyant des déductions de compensation à CORSIA. En effet, ces critères, qui permettront d'attester de la qualité des carburants d'aviation durables utilisés dans l'objectif de la réduction de carbone, sont encore incomplets selon le *Rapport coalition internationale pour une aviation durable* (ICSA). À l'heure actuelle, seuls deux critères sont reconnus en matière d'éligibilité des carburants durables : celui concernant les gaz à effet de serre émis et celui concernant le taux de carbone dans la biomasse utilisée. Pour assurer un impact réel sur l'environnement et sur la réduction du carbone, sans pour autant nuire à d'autres aspects de l'environnement, il est impératif que CORSIA puisse se reposer sur des critères plus précis. Le Japon propose la mise en place de critères relatifs à la production des carburants alternatifs. Ceux-ci ne devraient pas consommer plus d'énergie ou émettre plus de carbone que la production des carburants conventionnels. Les carburants durables éligibles aux réductions de compensation d'émission de carbone devraient également être respectueux de l'environnement local où ils sont produits. De plus, les carburants durables éligibles devraient bénéficier socialement et économiquement aux populations locales des lieux de production et ne pas avoir d'impact sur la biodiversité locale. Le Japon souhaite que ces critères soient établis dans un esprit de coopération internationale et d'inclusion. De

surcroît, le Japon, prenant connaissance des accords CORSIA tout en se dotant d'une politique d'évolution environnementale dans son aviation nationale, désire que la surveillance, notification et vérification (MNV) soit fixée et renforcée dans les ententes environnementales entendues par les accords de l'OACI. Ces mesures consistent à rendre publics et transparents les calculs d'émissions de CO<sub>2</sub> des compagnies une fois par année. Elles seront analysées par les experts de l'OACI afin de rendre compte des évolutions faites dans le milieu de l'aviation civile. Le Japon souhaite que tous les États membres prennent note de ces mesures et les appliquent rigoureusement en fonction des attentes fixées par CORSIA. Le MNV aura pour but d'assurer une équité envers les compagnies aériennes et de contrer des mesures de non-concurrence pouvant menacer l'avenir des efforts environnementaux fournis par la communauté internationale.

## **II. L'approche équilibrée en matière de nuisances sonores des aéronefs**

Le Japon est conscient que l'enjeu des nuisances sonores des aéronefs touche au confort et à la vie des personnes, de la faune et de la flore. C'est pourquoi depuis près de 25 ans, le Japon oriente ses actions afin de contribuer à la réduction effective de ces nuisances. Prenant en considération les mesures exercées des normes et pratiques faites depuis 1971 sur la problématique liée au bruit produit par les aéronefs intégrés à l'Annexe 16 de la *Convention de Chicago* et de la résolution A16-3 adoptée lors de la 16e session de l'Assemblée générale de l'OACI, le Japon salue l'effort international exercé par rapport à l'évolution des solutions liées à la nuisance sonore.

Dès 1973, le Japon a mis en place un index de mesure du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré, qui est en fait une modification de l'index de mesure prodigué par l'OACI en 1971. Sa particularité est qu'il ne prend pas seulement en compte le bruit émis par les aéronefs, puisque le calcul du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré japonais comptabilise également les bruits de fond émis par les aéroports comme les bruits émis par les groupes auxiliaires de puissance (GAP) ou encore les bruits produits par les essais de moteurs. Depuis 1993, avec la *Basic Environment Law*, le Japon a établi des standards fondés sur l'index de mesure du niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré pour les différentes zones de son territoire. Ainsi, le Japon s'est fixé des dates progressives pour rendre tous ses aéroports conformes aux standards établis. En ce qui concerne l'approche équilibrée en matière de nuisance sonore des aéronefs, le Japon, lors de la 49e *Conférence des Directeurs généraux de l'aviation en Asie-Pacifique* en 2012, a présenté les différentes techniques utilisées au sein de ses aéroports japonais pour réduire le bruit produit par les activités reliées à l'aviation civile. Ainsi, toutes les branches de l'approche équilibrée ont été utilisées dans la réduction du bruit des aéroports japonais. Le Japon s'est particulièrement intéressé à la relocalisation des infrastructures, au développement de technologies et à l'amélioration des trajectoires de vol.

La pollution sonore demeure un enjeu complexe. Toutefois, le Japon a pleinement conscience que les différentes réalités des États membres peuvent être un frein à sa pleine résolution. En effet, traiter les aéroports au cas par cas peut causer des inégalités de traitement, ou encore peut mener à la mise en place de mesures trop contraignantes. C'est pourquoi une solution commune et accessible à tous est nécessaire. Le Japon a mené une étude sur la capacité des arbres à absorber les sons qui partent du sol à l'air. Cette étude a démontré que le fait de planter des arbres conifères (espèces cyprès) sur un talus incliné autour des aéroports facilite leur plantation et offre un résultat d'insonorisation considérable, l'atténuation sonore au 100 m de ce mur végétal pouvant atteindre de 25 à 30 décibels. Pour avoir un impact écologique optimal, la sélection d'arbres doit se faire sous différentes conditions qui sont : adaptation des conditions climatiques de l'aéroport, propriétés d'isolation acoustique efficace, non-provocation de risques pour la faune volatile et entretien pratique. Le Japon recommande fortement aux États membres de planter cette solution aux aéroports compatibles à ces conditions. De plus, le Japon est convaincu que l'innovation technologique permettra de mettre définitivement fin à cette problématique. Dans cette optique, le Japon fait appel aux membres de l'OACI ainsi qu'aux institutions académiques du monde entier spécialisées en aérospatiale et en ingénierie à mettre en place une plateforme de recherche (pouvant se présenter sous la forme d'un concours ou d'un hackathon, par exemple) afin de trouver des solutions techniques pour permettre l'implantation de la technologie du contrôle actif du son sur les pistes des aéroports et directement sur les aéronefs. Le Japon souligne l'aspect essentiel de la coopération internationale dans la résolution des enjeux environnementaux et l'importance des échanges de savoir.