



## UN PAS SUPPLÉMENTAIRE VERS L'ADOPTION FINALE DE LA NOUVELLE NORME DE L'OACI SUR LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DES AÉRONEFS

**MONTRÉAL, le 8 février 2016** – Une norme très attendue sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs a encore enregistré une avancée importante aujourd'hui à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de l'ONU.

La nouvelle mesure environnementale a été recommandée à l'unanimité par les 170 experts internationaux membres du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, ce qui ouvre la voie à son adoption finale par le Conseil de direction constitué de 36 États de cet organisme de l'ONU.

« Il est particulièrement encourageant de voir que la recommandation du CAEP d'aujourd'hui répond si directement aux améliorations des technologies aéronautiques sur lesquelles les États ont forgé un consensus lors des récentes Assemblées de l'OACI », a souligné M. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil de l'OACI. « Toute démarche entreprise à l'appui du panier complet de mesures de l'OACI visant à améliorer l'environnement est importante et je suis convaincu que le Conseil apprécie grandement ce dernier exploit du CAEP. »

Aux termes de la recommandation du CAEP, la nouvelle norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> s'appliquerait non seulement aux conceptions de nouveaux types d'aéronefs à partir de 2020, mais aussi aux nouvelles livraisons de types d'aéronefs actuels en cours de production à partir de 2023. Une date butoir de 2028 pour la production d'aéronefs non conformes à la norme a par ailleurs été recommandée. Dans sa forme actuelle, la norme reconnaît de manière équitable les réductions de CO<sub>2</sub> découlant d'une gamme d'éventuelles innovations technologiques, que celles-ci soient structurelles, aérodynamiques ou de propulsion.

La norme mondiale proposée est particulièrement stricte là où elle aura le plus grand impact : à l'égard des gros porteurs. L'exploitation des aéronefs pesant plus de 60 tonnes produit plus de 90 % des émissions de l'aviation internationale. Ces aéronefs ont également accès au plus vaste éventail de technologies de réduction des émissions, ce que reconnaît la norme.

Mais le CAEP a aussi pris grand soin de s'assurer que la norme proposée couvre la gamme complète des tailles et des types d'aéronefs utilisés dans l'aviation internationale aujourd'hui. Sa solution englobe donc de façon exhaustive toutes les considérations liées au réalisme des technologies, au potentiel de réduction des émissions et aux coûts.

« Ce processus vise en définitive à veiller à ce que l'entrée en service de la prochaine génération de types d'aéronefs s'accompagne de réductions garanties des émissions internationales de CO<sub>2</sub> », a insisté le Président Aliu. « Notre secteur est actuellement à l'origine de moins de 2 % des émissions mondiales

annuelles de CO<sub>2</sub>, mais nous reconnaissons aussi que le doublement prévu du nombre de passagers et de vols d'ici à 2030 doit être géré de manière responsable et durable. »

- 30 -

---

Ressources pour les rédacteurs :

[Dialogues sur l'aviation mondiale \(GLAD\) de 2016 de l'OACI sur les MBM pour l'aviation](#)

[Activités de protection de l'environnement de l'OACI](#)

[39<sup>e</sup> Assemblée triennale de l'OACI](#)

---

Pour de plus amples informations : [communications@icao.int](mailto:communications@icao.int)