



LE COMITÉ DE L'ENVIRONNEMENT DE L'OACI CONCLUT UNE 10^e RÉUNION MARQUANTE

MONTRÉAL, LE 12 FÉVRIER 2016 – Le Comité de la protection de l'environnement de l'aviation (CAEP) de l'OACI a conclu sa 10^e réunion aujourd'hui au siège de l'OACI à Montréal, enregistrant des progrès dans un certain nombre de domaines critiques.

M. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil de l'OACI, a souligné que « le CAEP constitue un atout précieux pour le travail de l'OACI relatif au panier complet de mesures destinées à réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement, notamment celles visant à atténuer les émissions et le bruit. Le Conseil de l'OACI se réjouit des progrès accomplis ces deux dernières semaines par le CAEP et attendra avec intérêt l'examen et l'adoption des recommandations formulées par ce dernier. »

Résumé des accomplissements du CAEP/10 :

Nouvelles normes sur les émissions des aéronefs

La réunion CAEP/10 était la première à laquelle il a été possible de finaliser des recommandations concernant deux normes sur les émissions, ce qui ouvre la voie à la production d'aéronefs plus propres ayant une incidence moindre sur le climat à l'échelle mondiale. L'une de ces normes concerne les particules de matière (à savoir des particules extrêmement fines de suie), tandis que l'autre est la norme tant attendue sur les émissions de CO₂ des aéronefs, la toute première à l'échelle mondiale tous secteurs confondus.

Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale

Le CAEP a examiné un vaste volume de travaux techniques concernant un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) pour les émissions de l'aviation internationale. Cet examen constituera une base solide pour les délibérations et l'adoption attendue du régime mondial de MBM pour l'aviation à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI qui se tiendra l'automne prochain. Si ce régime est adopté, il est prévu qu'il soit décidé de le mettre en œuvre d'ici 2020.

Carburants alternatifs durables

Un volume impressionnant de travaux sur les critères de durabilité et une analyse du cycle de vie des carburants alternatifs durables ont été réalisés. L'évolution dans ce domaine sera essentielle à l'avenir durable de l'aviation, et les conclusions de l'analyse sur le cycle de vie réalisée par le CAEP serviront d'indicateurs de marché importants à l'appui d'une production et d'une utilisation accrues de carburants alternatifs pour l'avenir.

Émissions de CO₂ des vols-cargo

Une méthodologie pour quantifier les émissions de CO₂ des vols-cargo a aussi été approuvée. Elle vient compléter le calculateur de carbone de l'OACI applicable aux émissions des vols de passagers, et constitue une nouvelle contribution aux travaux du Groupe de la gestion de l'environnement des Nations Unies (UNEMG).

Adaptation aux changements climatiques

De nouvelles orientations sur la participation de la communauté à l'appui d'une gestion de l'environnement en aviation et une planification des aéroports plus inclusives, notamment en matière d'adaptation aux changements climatiques, devraient apporter une assistance directe aux États.

Tendances environnementales

Des projections actualisées du bruit et des émissions des aéronefs ont été approuvées. Elles seront recommandées comme base du processus décisionnel pour des questions liées à l'environnement durant la prochaine session de l'Assemblée de l'OACI qui se tiendra plus tard cette année. Les travaux futurs consisteront notamment à placer ces tendances dans le contexte du scénario d'un budget d'émissions pour limiter le réchauffement à 2 °C.

Bruit des aéronefs

Pour la première fois, l'OACI et ses États membres seront en mesure d'envisager la possibilité d'une « croissance zéro du bruit » à compter de 2030, grâce à un scénario fondé sur des améliorations technologiques et opérationnelles poussées.

C'est là une bonne démonstration de l'efficacité des normes de l'OACI en matière de bruit des aéronefs, qui laisse présager qu'il y aura distinction entre croissance du trafic aérien et augmentation du bruit à mesure que le secteur continuera de prendre de l'expansion.

Le CAEP a aussi commencé à prévoir le retour éventuel des vols supersoniques en examinant l'avancement des travaux sur une nouvelle norme en matière de bruit supersonique pour les futurs aéronefs.

Le Président Aliu a par ailleurs déclaré que l'« OACI continuera à poursuivre les objectifs environnementaux convenus par nos États membres, en vue de réduire davantage les émissions et le bruit imputables au secteur du transport aérien. Les mesures environnementales constituent un des trois piliers de la durabilité et sont essentielles à la prospérité future de la société humaine ».

Ressources pour les rédacteurs :

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

[Technologie et normes de l'aviation de l'OACI](#)

[Protection de l'environnement – Activités de l'OACI](#)

[La 39^e session de l'Assemblée triennale de l'OACI](#)

Pour de plus amples informations, contacter : communications@icao.int