



## La transition verte de l'aviation se poursuit grâce au CAEP de l'OACI

*Publication immédiate*

**Montréal, le 18 février 2022** – Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a conclu hier sa douzième réunion, qui a permis de réaliser des progrès majeurs pour la durabilité environnementale de l'aviation.

Les principales avancées ont porté sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale, les nouvelles normes et orientations mondiales visant à soutenir la mise en œuvre continue du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) de l'OACI, et les aspects techniques de la durabilité des carburants d'aviation.

La réunion a été inaugurée par Salvatore Sciacchitano, Président du Conseil de l'OACI, qui a rappelé aux plus de 300 experts présents que « la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée qui se tiendra à la fin de l'année sera un moment crucial pour le secteur de l'aviation ; l'excellent travail du CAEP et son expertise technique collective à l'échelle mondiale sont indispensables à l'action que mène l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, surtout en cette période exceptionnelle de transition verte et de passage à une nouvelle normalité ».

Le CAEP est un organe technique convoqué par le Conseil de l'OACI, et toutes les recommandations techniques qu'il adopte sont ensuite examinées par le Conseil pour approbation officielle.

### **Des progrès accomplis sur l'objectif ambitieux à long terme (LTAG)**

La réunion CAEP/12 a adopté à l'unanimité son rapport technique sur la faisabilité d'un ensemble de scénarios LTAG, faisant ressortir un potentiel de réduction substantielle des émissions de CO<sub>2</sub> par des mesures sectorielles, notamment des innovations dans le domaine des cellules, des technologies, de l'exploitation et des carburants.

Ce rapport prévoit que les réductions globales d'émissions de CO<sub>2</sub> les plus importantes d'ici 2050 seront obtenues grâce à des carburants et à des sources d'énergie propres, la baisse des émissions de gaz à effet de serre pouvant atteindre 55 %. Les nouvelles technologies, notamment les configurations traditionnelles avancées et les nouvelles configurations non conventionnelles des cellules, devraient améliorer le rendement de 21 % au maximum, tandis que les progrès réalisés sur les performances en vol pourraient représenter un gain maximal de 11 %, à la faveur d'innovations telles que le vol en formation.

L'OACI peut s'appuyer sur les fondements scientifiques du changement climatique, désormais bien établis, et sur les résultats de ce rapport sur le LTAG, pour préciser les objectifs possibles en matière de durabilité de l'aviation internationale, qui seront examinés à la Réunion de haut niveau sur le LTAG (en juillet 2022) et à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée (du 27 septembre au 14 octobre 2022).

### **Un grand pas en avant pour les carburants d'aviation durables et à moindre émission de carbone**

S'agissant des carburants d'aviation durables (SAF), le CAEP est convenu de modifier les valeurs de réduction des émissions pendant le cycle de vie, et a approuvé un cadre de certification de la durabilité. La réunion a également approuvé de nouvelles orientations à l'intention des États sur les politiques et stratégies potentielles pour le déploiement des SAF.

Sur la question des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), le CAEP a conclu un accord d'une importance historique sur la méthodologie relative aux LCAF comme base de calcul des valeurs de réduction des émissions pendant le cycle de vie, tout en approuvant également les orientations pour les critères de durabilité applicables aux LCAF.

Ces deux avancées faciliteront le développement et le déploiement des SAF et des LCAF dans le cadre des efforts de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des vols internationaux, notamment en application du CORSIA.

### **Mise en œuvre du CORSIA et examen périodique 2022**

En plus des recommandations techniques sur les SAF et les LCAF formulées au titre du cadre de mise en œuvre du CORSIA, le CAEP a mis à jour une série d'analyses techniques afin d'étayer l'examen périodique du CORSIA en 2022.

Il s'agissait notamment de faire le point sur les incidences de la COVID-19 sur les scénarios de récupération des émissions de CO<sub>2</sub>, les coûts associés pour les États et les exploitants d'aéronefs, ainsi que sur l'évaluation des éventuelles distorsions du marché, afin de faciliter les travaux du Conseil sur l'examen périodique du CORSIA en 2022.

### **Autres avancées**

Par ailleurs, la réunion CAEP/12 a élaboré un certain nombre de recommandations techniques importantes sur les amendements des Volumes I (Bruit des aéronefs), II (Émissions des moteurs d'aviation), III (Émissions de CO<sub>2</sub> des avions) et IV [Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)] de l'Annexe 16 à la Convention de Chicago, afin d'actualiser les normes en vue de leur utilisation par les États membres de l'OACI.

Le Comité a poursuivi ses travaux sur les avions de transport supersoniques (SST) et a adopté les conclusions d'une étude exploratoire visant à mieux comprendre les incidences environnementales qu'entraînerait la mise en service d'avions supersoniques, sans toutefois préjuger de la nécessité de futures normes environnementales en la matière.

D'importants accords ont été conclus au sujet des aéroports et des opérations, notamment pour un nouveau manuel de l'OACI sur les « Possibilités opérationnelles de réduire le bruit des aéronefs ». Par ailleurs, la première étude mondiale sur l'efficacité des vols dans le plan vertical (VFE) pour les phases de montée et de descente a été réalisée.

Dans le cadre de la collection électronique de publications pratiques sur les aéroports respectueux de l'environnement de l'OACI, des publications électroniques ont été élaborées au sujet de la résilience climatique, de la gestion de l'eau, de la gestion de la qualité de l'air et des considérations respectueuses de l'environnement pour l'accès de surface.

À propos de l'adaptation au changement climatique, la réunion CAEP/12 a approuvé des orientations sur l'évaluation du risque et la planification de l'adaptation et de la résilience, afin de mieux informer les États, et particulièrement les petits États insulaires en développement (PEID) et d'autres États et organisations potentiellement très vulnérables.

---



## Ressources pour les rédacteurs

### [L'OACI et la protection de l'environnement](#)

#### À propos de l'OACI

Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI a été créée par des gouvernements en 1944 pour appuyer leurs activités diplomatiques dans le domaine du transport aérien international. Depuis lors, les pays ont adopté, dans le cadre de l'Organisation, plus de 12 000 normes et pratiques qui les aident à harmoniser leur réglementation nationale sur la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la capacité de l'aviation ainsi que la protection de l'environnement en aviation, et à établir ainsi un réseau véritablement mondial. Les tribunes de l'OACI offrent aussi la possibilité à des groupes du secteur, des organisations non gouvernementales de la société civile et d'autres acteurs du transport aérien officiellement reconnus de faire valoir leurs avis et leurs idées auprès des décideurs publics.

#### Informations générales :

[communications@icao.int](mailto:communications@icao.int)

Twitter : [@ICAO](#)

#### Personne à contacter pour les médias :

##### **William Raillant-Clark**

Administrateur des communications

[wraillantclark@icao.int](mailto:wraillantclark@icao.int)

+1 514-954-6705

+1 514-409-0705 (mobile)

Twitter : [@wraillantclark](#)

LinkedIn : [linkedin.com/in/raillantclark/](https://www.linkedin.com/in/raillantclark/)