



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

AMÉLIORER LA RÉUTILISATION ET LE RECYCLAGE DES DÉCHETS DE CABINE

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note d'information veut attirer l'attention sur le défi de plus en plus grand de réduire, réutiliser et recycler les déchets de cabine et de contribuer à l'atteinte du 12^e objectif de développement durable (ODD 12) sur la consommation et la production durables. Cette note souligne la nécessité d'une approche collaborative pour relever ce défi et demande la mise en place d'une réglementation harmonisée et plus intelligente.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Protection de l'environnement.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	

1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur de l'aviation est confronté à des défis associés à l'amélioration du traitement des déchets de cabine et au remplacement des produits de plastique à usage unique (PUU) par des produits de rechange durables.

1.2 L'absence de réutilisation et de recyclage des déchets de cabine est un indicateur hautement visible de la performance environnementale ; des enquêtes récentes de l'Association du transport aérien international (IATA) indiquent que les passagers considèrent que le problème des déchets de cabine est aussi important que le problème des émissions de gaz à effet de serre de l'industrie.

1.3 Bien que les compagnies aériennes soient aux prises avec des obstacles techniques et opérationnels, le manque de réglementation sanitaire harmonisée et fondée sur le risque visant les animaux empêche la réutilisation et le recyclage, ainsi que la démarche en vue du remplacement des produits de PUU par des options de rechange durables. Cela restreint la capacité de l'industrie de contribuer

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'IATA.

positivement à l'économie circulaire et de poursuivre la cible ODD 12.3 de réduire le gaspillage de nourriture de 50 % d'ici 2030.

1.4 Les recherches de l'IATA indiquent que les déchets de cuisine des vols internationaux (ICW) représentent un risque négligeable de propagation des maladies animales et recommandent un recentrage des activités d'application qui faciliterait l'adoption généralisée de programmes de réutilisation et de recyclage.

1.5 La disposition inappropriée des produits de PUU et ses impacts sur l'environnement marin représentent un défi clé pour nos sociétés. Bien que les PUU soient largement utilisés en aviation en raison de leur solidité, leur légèreté et leurs propriétés hygiéniques, des actions volontaires de la part des compagnies aériennes ont démontré que l'industrie est bien disposée à remplacer ces produits par des produits plus durables.

1.6 Toutefois, les restrictions asymétriques touchant les PUU imposées par des États et des aéroports entravent les efforts de remplacement et les règlements sur les ICW forcent l'enfouissement ou l'incinération des produits de remplacement biologiques.

1.7 Les réglementations inappropriées et asymétriques constituent le principal problème de l'aviation en ce qui concerne l'amélioration du traitement des déchets de cabine, la contribution à l'économie circulaire et le remplacement des PUU par des produits durables. Les compagnies aériennes, les aéroports et leurs fournisseurs de services doivent coordonner leurs actions pour promouvoir des changements réglementaires ; envoyer des signaux de demande au marché émergent des solutions de rechange durables ; encourager le développement de systèmes et infrastructures appropriés de recyclage, réutilisation et récupération ; et partager l'information avec les passagers et les parties prenantes.

2. DISCUSSION

2.1 L'industrie aérienne a été la cible de critiques pour ses pratiques médiocres de gestion des déchets de cabine, et avec la croissance continue du trafic mondial de passagers, les volumes de déchets de cabine et les coûts de gestion vont augmenter substantiellement.

2.2 Selon des analyses limitées de la composition des déchets (WCA), l'IATA estime que l'industrie a généré 6,4 millions de tonnes de déchets en 2019, et bien que ce volume ait diminué durant la pandémie, on s'attend à une quantité semblable d'ici 2024.

2.3 Les compagnies aériennes et leurs services de traiteur peuvent réaliser des économies importantes grâce à des efforts d'optimisation des aliments et boissons. Les données WCA indiquent que plus de 20 % des déchets de cabine sont des aliments et boissons intouchés, ce qui représente pour l'industrie un coût annuel de 2,4 à 3,6 milliards \$.

2.4 Tous les déchets de cabine sont soumis aux contrôles nationaux de gestion des déchets qui limitent la pollution, mais plusieurs pays sont allés plus loin dans leurs réglementations, imposant des restrictions sur les déchets de cuisine des vols internationaux afin de protéger leur secteur agricole des risques pour la santé animale.

2.5 Des contrôles stricts des déchets de cuisine des vols internationaux justifiés par des préoccupations relatives à la santé animale empêchent souvent la réutilisation et le recyclage de toute matière en raison des risques perçus de transfert d'une maladie animale par des ingrédients contaminés

contenus dans les aliments et boissons des compagnies aériennes. Même si l'industrie des services de restauration à bord fonctionne selon des contrôles très stricts visant l'hygiène et la source des ingrédients, elle se préoccupe actuellement de la santé humaine, et non animale.

2.6 Les compagnies aériennes internationales font face à des problèmes liés aux règlements sur les PUU qui diffèrent entre aéroports, régions et pays. Des réglementations asymétriques sur les PUU font en sorte que des produits de remplacements différents sont utilisés sur différents segments d'un trajet, ce qui confond les voyageurs et les membres d'équipage, augmente les coûts de conformité et génère encore plus de déchets.

2.7 Ces réglementations émergentes ne tiennent pas compte du fait que les produits de remplacement des PUU doivent satisfaire à des exigences strictes liées à la sûreté de l'aviation et à l'hygiène, et que le remplacement devrait se baser sur une approche de cycle de vie qui tient compte des émissions associées à l'exploitation des vols.

2.8 Au moins 27 compagnies aériennes membres de l'IATA ont adopté une approche proactive du problème des PUU en éliminant les pailles à boire et les agitateurs et en adoptant des solutions de coutellerie, de vaisselle et d'emballage biologiques. Toutefois, plusieurs de ces initiatives ont été bloquées ou abandonnées à cause de la pandémie et de la mise en vigueur de réglementations asymétriques.

2.9 En mars 2022, l'Assemblée des Nations Unies pour l'environnement a entériné une résolution visant à mettre fin à la pollution par le plastique et à établir d'ici 2024 une entente internationale juridiquement contraignante pour soutenir ses engagements.

2.10 Les activités de l'IATA dans le domaine du traitement des déchets de cabine et des PUU sont dirigées par le Conseil consultatif sur la durabilité et l'environnement (SEAC) et sont décrites dans les paragraphes qui suivent.

2.10.1 Le SEAC a mis sur pied un groupe de travail sur la cabine durable, qui a pour objectif d'identifier et d'examiner les enjeux liés aux déchets de cabine et aux PUU, ainsi que les législations et les technologies émergentes, et d'offrir aux compagnies aériennes une plateforme pour le partage des bonnes pratiques et des conseils dans les domaines nécessitant un soutien technique, de la recherche et des interventions en matière réglementaire. Ce groupe de travail a préparé à l'intention des autorités réglementaires du matériel d'orientation sur l'harmonisation des réglementations sur les PUU.

2.10.2 L'IATA a commandé une étude pour mieux comprendre les risques pour la santé animale causés par les déchets de cuisine. Elle plaide en faveur de l'adoption d'une réglementation plus intelligente qui permettrait la réutilisation et le recyclage tout en maintenant les mesures zoosanitaires.

2.10.3 L'IATA a publié un manuel sur les déchets de cabine qui prône une approche holistique de la gestion des déchets de cabine, en mettant l'accent sur la réduction des déchets, la réutilisation et le recyclage. Le manuel décrit 23 mesures qui pourraient être prises par les compagnies aériennes, les manufacturiers et les fournisseurs de services pour améliorer la performance en termes de déchets. Il vise à susciter le développement et l'adoption de technologies et à soutenir les contrats de service qui favorisent la réduction des déchets et le recyclage et, ultimement, l'adoption de solutions durables à long terme.

2.10.4 Les orientations de l'IATA en matière de gestion des déchets de cabine durant la pandémie ont été incorporées aux recommandations du CAPSCA (Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile) visant des modifications des orientations de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART). L'objectif des orientations

de l'IATA était de faire en sorte que les autorités adoptent une approche fondée sur le risque voulant que seuls les déchets associés aux passagers et membres d'équipage présentant des symptômes de COVID-19 soient considérés comme déchets biodangereux.

2.10.5 L'IATA est intervenu auprès du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) afin que les préoccupations de l'aviation soient prises en compte dans le traité sur les plastiques, notamment la nécessité d'harmoniser les réglementations, l'importance des produits de PUU pour l'aviation, pour des raisons de sûreté, de sécurité et d'hygiène, et les émissions associées aux solutions de remplacement plus lourdes.

2.10.6 Au début de juin 2022, l'IATA était l'un des 26 représentants du secteur privé invités à participer aux réunions de dialogue du groupe de travail spécial ouvert du PNUE en vue de préparer les travaux du comité de négociation intergouvernemental qui va mettre au point un instrument juridiquement contraignant sur la pollution plastique.

2.10.7 Le directeur de la division économique du PNUE a prononcé une allocution sur la proposition de traité sur les plastiques lors du Sommet mondial du transport aérien (WATS) le 21 juin 2022 à Doha, au Qatar, et il a plaidé pour une collaboration accrue au sein de l'industrie pour améliorer le recyclage du plastique et son remplacement par des solutions durables.

2.11 L'IATA coordonne ses activités avec d'autres associations du domaine de l'aviation, notamment l'Airline Catering Association (ACA), l'International Flight Services Association (IFSA) et l'Aviation Sustainability Forum (ASF).

3. CONCLUSION

3.1 L'adoption de réglementations sur les déchets de cuisine internationaux (ICW) et les plastiques à usage unique (PUU) entraînerait la réduction des déchets de cabine, une meilleure récupération des matières, des avantages financiers et une plus grande satisfaction des clients, tout en soutenant les efforts des agences de réglementation pour maintenir des contrôles poussés en matière de santé animale.

3.2 Il faut des actions de coordination entre les gouvernements et l'industrie aérienne pour faire en sorte que l'aviation contribue positivement à l'économie circulaire.

3.3 L'Assemblée est invitée à prendre acte de la présente note d'information.