



16^e Conférence annuelle du Forum Économique international des Amériques
Conférence de Montréal
“Innovater pour réussir dans un nouveau marché global”

Allocution de Monsieur Raymond Benjamin
Secrétaire général de l’OACI
le mardi, 8 juin
Énergie, Développement durable et Biodiversité

UN – Le contexte

1. Cette session qui porte sur la biodiversité et le développement durable touche deux réalités incontournables de notre société globale au 21^{ème} siècle.
2. Je prends pour acquis que nous tous ici réunis saisissons l’importance de préserver l’intégrité de la biodiversité, sur laquelle repose le sort de l’espèce humaine. Nos connaissances en ce domaine nous ont démontré l’urgence d’agir.
3. Je voudrais donc, ce matin, me pencher sur l’autre composante de cette dualité, le développement durable, et ce sous deux aspects : le développement durable que je qualifierais de sociétal et l’autre, plus près du débat courant, le développement durable écologique. Mon but est de vous convaincre que l’aviation civile internationale peut s’inscrire dans ce contexte comme modèle d’un développement durable global, qui recoupe l’ensemble de nos préoccupations.
4. Le développement durable de type sociétal est celui qui assure le progrès de notre société depuis des siècles et qui repose sur des structures organisationnelles, politiques, sociales et économiques traditionnelles. Ces structures permettent, d’une génération à l’autre, d’évoluer dans des domaines essentiels à notre bien être individuel et collectif – qu’il s’agisse de la santé, de l’éducation, de l’économie, du droit ou d’autres sphères des activités humaines.
5. Depuis le milieu du 20^{ème} siècle, l’aviation civile a largement contribué au développement économique, social et culturel de l’humanité. Elle a concrétisé la dimension humaine du concept de village global mis en avant par le futuriste canadien Marshall McLuhan.
6. Aujourd’hui, le transport aérien permet, chaque année, à quelque 2,5 milliards de passagers de voyager pour leurs loisirs ou leurs affaires partout dans le monde. Cette industrie génère ou supporte des dizaines de millions d’emplois et permet à nombre d’États enclavés ou de petits États insulaires l’accès aux marchés internationaux.
7. L’arrêt momentané du transport aérien suite à l’éruption du volcan islandais en avril a démontré de façon éloquente l’importance de l’aviation pour notre société moderne et globale. Des dizaines de milliers de rendez-vous manqués, des pertes financières pour l’industrie touristique dans plusieurs régions du monde, des fruits et autres denrées périssables détruites au Kenya et ailleurs faute de pouvoir être acheminés vers les marchés européens. On n’a aucune peine à imaginer ce

qui se produirait à l'échelle de la planète si le transport aérien mondial était paralysé dans sa totalité, ne serait-ce que pour une journée.

8. Malheureusement, il nous faut reconnaître que le développement de ce dernier siècle en particulier ne s'est pas fait en tenant compte d'impératifs environnementaux, que ce soit par ignorance ou par négligence. Comme le souligne si bien l'astrophysicien Hubert Reeves dans un récent ouvrage, notre planète souffre du « mal de terre ». Et contrairement au mal de mer ou au mal de l'air qui disparaissent rapidement, le mal de terre prendra des générations à se dissiper.
9. Il n'y a pas de temps à perdre. Notre défi collectif est d'atteindre le plus rapidement possible cet équilibre vital entre la préservation de la biodiversité, ou si vous préférez de l'environnement, et le désir profond de l'être de se dépasser, de toujours pousser plus loin son développement.
10. L'enjeu est fondamental, puisqu'il s'agit de la qualité de vie dont nous jouissons actuellement ou à laquelle nous aspirons, selon l'endroit où nous nous trouvons sur la planète.
11. Dans ce contexte, l'un des grands axes d'intervention est la gestion responsable et optimale des énergies non renouvelables. Or, il est un fait que les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de source humaine sont la cause principale des changements climatiques qui, à court ou moyen terme, peuvent engendrer la dégradation du climat et provoquer de graves troubles sociaux et en affaiblissant nos institutions sociales et politiques, mener à des conflits armés.

DEUX – L'aviation comme modèle

12. Bien que le trafic aérien domestique et international ne représente au total que deux pour cent des émissions de CO₂, nous ne ménageons aucun effort pour les réduire et, ultimement, les éliminer complètement. C'est en ce sens que je suggérerais en début de mon propos que l'aviation pourrait servir de modèle à d'autres secteurs de l'activité humaine dans la lutte contre les changements climatiques.

Je m'explique.

13. Depuis près d'un demi siècle maintenant, les États membres de l'OACI veillent à ce que l'aviation se développe d'une manière durable sur le plan de l'environnement, en convenant de normes rigoureuses sur les émissions des moteurs, de mesures opérationnelles efficaces, et de politiques environnementales globales, toujours dans le cadre du processus consultatif et décisionnel de l'Organisation.
14. Pour ne prendre qu'un exemple, le rendement énergétique des nouveaux avions à réaction est d'au moins 70 pour cent supérieur à celui de leurs prédécesseurs de la fin des années soixante. Et comme le démontre l'impressionnant Airbus A-380, ils sont aussi remarquablement plus silencieux.
15. La collaboration soutenue entre pays, par l'intermédiaire de l'OACI, a également permis d'autres progrès notables, tel que la réduction considérable de la congestion dans l'espace aérien et autour des aéroports, de même qu'à l'établissement de routes plus directes et plus courtes. Ces mesures se traduisent par une réduction de la consommation de kérosène et donc d'émissions de gaz à effet de serre.
16. Mais ceci n'est bien sûr pas suffisant. Il nous faut faire plus. C'est pourquoi en octobre dernier des États représentant 93 % du trafic aérien mondial ont proposé, en accord avec tous nos

partenaires de l'industrie – qu'il s'agisse des aéroports, des compagnies aériennes, des services de navigation aérienne ou des constructeurs d'avions – le premier et, jusqu'ici, le seul accord sectoriel harmonisé à l'échelle internationale visant à remédier aux changements climatiques. Du jamais vu.

17. Lors de cette réunion, ces États ont notamment convenus des mesures suivantes :
1. un objectif mondial d'amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant, jusqu'à l'an 2050 ;
 2. l'élaboration d'une norme mondiale pour les aéronefs en ce qui concerne le CO₂ ;
 3. l'élaboration d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale ;
 4. la communication à l'OACI par les États de plans d'action et de comptes rendus annuels sur les émissions de CO₂ ;
 5. des mesures visant à aider les États en développement et à faciliter l'accès à des ressources financières, les transferts de technologies et le développement des capacités.
18. Les plus sceptiques pourront rétorquer que de telles recommandations, si remarquables soient-elles, ne verront jamais le jour concrètement. Je vous assure du contraire !
19. En février dernier, le Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI, le CAEP, s'est fixé un calendrier pour l'élaboration d'une norme sur le CO₂ applicable aux aéronefs commerciaux d'ici 2013. Une telle norme serait la première d'application mondiale sur le rendement du carburant pour tout secteur de l'industrie.
20. Lorsqu'approuvée, la nouvelle norme fixera des échéances claires à l'intention des constructeurs pour qu'ils continuent à produire des modèles et des matériaux d'aéronefs innovateurs, ainsi que des moteurs à meilleur rendement, afin de réduire encore plus l'incidence de l'aviation sur le climat et de respecter les objectifs ambitieux que le secteur s'est fixé. Ce nouveau seuil de performance, cette nouvelle norme représentera donc un élément clé de notre plan d'action environnemental.
21. Et ce n'est pas tout. Cette réunion du CAEP a aussi recommandé des normes sur les oxydes d'azote, ou NO_x, jusqu'à 15 % plus strictes que les niveaux actuels, applicables aux nouveaux moteurs certifiés après le 31 décembre 2013. Ceci veut dire qu'à compter du 31 décembre 2012, l'on cessera de produire des moteurs conformes aux normes actuelles. Sans entrer dans des considérations trop techniques, je dirais que ces deux recommandations devraient aider à ce que la meilleure technologie soit employée pour la production des moteurs d'aéronefs dans un avenir proche.

TROIS – L'avenir

22. J'espère vous avoir convaincu de la détermination et de l'engagement de l'OACI et du secteur de l'aviation internationale à tout mettre en œuvre pour minimiser notre « carbon footprint » comme on dit sur l'environnement.

23. Et nous n'avons surtout pas l'intention de nous arrêter là !
24. Un projet de recherche de la Massachusetts Institute of Technology, la célèbre MIT, a mis au point pour 2035 le concept d'un avion de ligne offrant une efficacité énergétique de 70% plus élevée que les avions les plus récents. Ce qui revient à dire que ces avions du futur consommeraient 9 % du carburant des avions à réaction des années 60. D'ici à ce que ce genre d'avions voient le jour, avionneurs, manufacturiers de moteurs et gestionnaires du trafic aérien poursuivront leurs travaux afin d'augmenter l'efficacité de leurs produits et procédures.
25. Mais en définitive, la piste la plus prometteuse dans un avenir relativement proche est peut-être celle des carburants alternatifs. Lors d'une réunion à Rio de Janeiro l'automne dernier, un cadre mondial OACI pour le développement et l'utilisation des carburants alternatifs a été adopté.
26. Les carburants alternatifs utilisent les infrastructures d'aéronef et d'aéroport déjà en place. Ils peuvent être produits à partir d'une grande variété de matières premières, sans obérer les surfaces agricoles, de sorte que de nombreuses régions pourront les produire. L'aviation serait donc en bonne position pour être le premier secteur à pouvoir utiliser des carburants alternatifs durables à l'échelle mondiale.
27. Dans moins de dix ans, 10 % du carburant utilisé par l'aviation internationale pourraient venir de sources alternatives durables. Cela ne réduira pas seulement de façon substantielle l'incidence des émissions de l'aviation sur l'environnement, mais aidera aussi à s'attaquer aux problèmes liés à l'économie et à la sûreté de l'approvisionnement en carburant.

QUATRE – Conclusion

28. Mesdames et Messieurs, j'ai pris grand plaisir à vous présenter le point de vue de l'aviation en ce qui a trait à la biodiversité et au développement durable. Pourtant, mon message va bien au-delà du monde de l'aviation, si névralgique soit-il.
29. Le grand défi de cette première partie du 21^e siècle est de se rendre à l'évidence que nous sommes de plus en plus à l'étroit sur une planète qui nous paraît de plus en plus petite. Depuis 2008, la moitié des humains vivent en milieu urbain et cette tendance ne fait que s'accroître.
30. Il nous faut apprendre à vivre ensemble de façon à préserver à la fois notre environnement vital et notre développement sociétal. Comme l'a si bien démontré l'aviation depuis plus d'un demi-siècle, cela passe par la coopération internationale, dont dépend la paix dans le monde.
