

OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



IL N'EST RÉALISABLE QUE S'IL EST DURABLE

INITIATIVE DE L'OACI CONCERNANT
LES BIOCARBURANTS DANS
LE CADRE DE RIO+20

APERÇU:
DOUZIÈME CONFÉRENCE
DE NAVIGATION AÉRIENNE

Séries EMA

Scanner de Bouteilles et de Liquides

NSN: 6665-151805235 / 6665-151805236



Exemples de bouteilles qui peuvent être scannées avec EMA

- Inspection de bouteilles scellées/entamées
- Résultat d'inspection simplifié «OK/Produit interdit»
- Analyse automatique du volume complet en ~ 5 secondes
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type A (*Liquid Explosive Detection Systems*)
- Certifié Standard 2 en accord avec les exigences de performances CEAC pour les LEDS Type B
- Efficacité opérationnelle démontrée dans des applications réelles
- Design compact et ergonomique



Tél.: 01 49 38 92 00 Fax: 01 49 38 92 01 e-mail: surete@ceia-spa.com

www.ceia-international.com

Détection des menaces avec l'Electromagnétisme



LE JOURNAL DE L'OACI
VOLUME 67, NUMÉRO 4, 2012

Éditorial
Groupe des communications de l'OACI
Tél. : +1 (514) 954-8220
www.icao.int
www.youtube.com/icaovideo
twitter.com/icaopress

Bang Marketing
Stéphanie Kennan
Tél. : +1 (514) 849-2264
Courriel : info@bang-marketing.com
Site web : www.bang-marketing.com

Publicité
FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tél. : +1 (450) 677-3535
Télécopieur : +1 (450) 677-4445
Courriel : info@fcmcommunications.ca

Soumissions
Le *Journal* encourage les soumissions de la part des personnes, des organisations et des États intéressés qui souhaitent partager des mises à jour, des perspectives ou des analyses liées à l'aviation civile mondiale.

Abonnements et prix par exemplaire
Abonnement annuel : 40 \$ US (six numéros par an).
Prix par exemplaire : 10 \$ US. Pour tous renseignements sur les abonnements et les ventes, contacter le Groupe de la vente des documents de l'OACI.
Tél. : +1 (514) 954-8022
Courriel : sales@icao.int

Publié à Montréal, Canada. ISSN 0018 8778.

Les informations publiées dans le *Journal* de l'OACI sont exactes au moment de l'impression. Les opinions exprimées sont celles de leurs auteurs et ne traduisent pas nécessairement les opinions de l'OACI ou celles de ses États membres. Nous encourageons la reproduction d'articles du *Journal* de l'OACI. Toute reproduction doit citer la source «*Journal* de l'OACI».

Imprimé par l'OACI

Tables des matières

4

Message du secrétaire général

L'initiative «En route vers un futur durable» de l'OACI a montré, de manière concrète et convaincante, que les carburants alternatifs durables joueront un rôle déterminant dans l'avenir de l'aviation.

6

Article principal: Il n'est réalisable que s'il est durable

C'est grâce à la coopération avec les partenaires qu'a été organisé la toute première série de vols en correspondance utilisant des carburants alternatifs durables, à travers deux continents, notamment en empruntant le premier couloir vert à travers les États-Unis. M^{me} Jane Hupe, sous-directrice de l'OACI chargée de l'environnement, explique comment l'Organisation a réussi à réunir un grand nombre de parties prenantes pour lancer un message commun.

8

Une initiative appropriée concernant l'environnement

Nouvelles versions iPhone et iPad du calculateur d'émissions de carbone de l'OACI.

10

Problèmes de qualité du combustible et initiatives en matière de sécurité de l'OACI

Collaboration avec l'IATA, A4A et ACI pour résoudre le nouveau problème lié à la qualité des carburéacteurs.

11

Aperçu de la douzième Conférence de navigation aérienne de l'OACI

En attendant les résultats spécifiques que l'OACI s'efforcera d'obtenir à la douzième Conférence de navigation aérienne, notamment l'approbation du nouveau Plan mondial de navigation aérienne et de sa méthode fondée sur les mises à niveau par blocs du système de l'aviation.

14

Radioscopie de la médecine aéronautique

La médecine aéronautique évolue pour faire face à de nouvelles situations ou répondre à de nouvelles exigences. Le docteur Anthony Evans, chef de la Section de la médecine aéronautique, examine le nouveau rôle de l'OACI dans ce domaine.

16

L'OACI en bref

18

L'OACI en ligne

19

Appel aux candidatures

Le Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales, créé en l'honneur du docteur Assad Kotaite, ancien président du Conseil de l'OACI et président émérite depuis son départ à la retraite.

20

Forum: Réflexions qu'inspire l'obtention d'un prix de l'aviation unique en son genre

En 2011, Nadine Itani a été la première bénéficiaire du Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales. Elle décrit l'expérience mémorable qu'elle a vécue et les incidences que ce prix a eues sur sa vie et sa carrière.



Conseil de l'OACI

Information exacte à la date de mise sous presse

Président : Mr. R. Kobeh González (Mexique)

Allemagne	M. U. Schwierczinski	Malaisie	M. Y.H. Lim
Argentine	M. J. Gelso	Mexique	M. D. Méndez Mayora
Australie	M ^{me} K. Macaulay	Maroc	M. A. Boulmane
Belgique	M. G. Robert	Nigéria	Dr. O.B. Aliu
Brésil	M. J. D'Escragnolle	Paraguay	Mrs. A. Torres de Rodríguez
	Taunay Filho	Pérou	M ^{me} L. Trindade de Buitrón
Burkina Faso	M. M. Dieguimde	Republic of Corée	M. D. Choi
Cameroun	M. E. Zoa Etundi	Fédération de la Russie	M. A. A. Novgorodov
Canada	M. M. Allen	Arabie Saoudite	M. T. M. B. Kabli
Chine	M. T. Ma	Singapour	M. T. C. Ng
Colombie	M. Alberto Muñoz Gómez	Slovénie	M. A. Krapež
Cuba	M. J. F. Castillo de la Paz	Afrique du sud	M. L. Mabaso
Danemark	M. K. L. Larsen	Espagne	M. V. M. Aguado
Égypte	M. M. T. Elzanaty	Swaziland	M. D. Litchfield
France	M. M. Wachenheim	Ouganda	M. J. W. Kabbs Twijuke
Guatemala	M. H. A. Rosales Salaverría	Émirats Arabes Uni	M ^{me} A. Al Hamili
Inde	M. P. N. Sukul	Royaume-Uni	M. M. Rodmell
Italie		États-Unis	M. D. Woerth
Japon	M. T. Koda		

Commission de navigation aérienne de l'OACI (ANC)

Information exacte à la date de mise sous presse

Président : M. Christian Schleifer

Les membres de la Commission de navigation aérienne sont désignés par les États contractants et nommés par le Conseil. Ils agissent en leur qualité personnelle d'experts et non en qualité de représentants des États qui les ont désignés.

M. A. H. Alaoui	M. M. G. Fernando	M. A. A. Korsakov	M. D. Umezawa
M. S. C. M. Allotey	M. P. D. Fleming	M. R. Monning	M. S. Vuokila
M. D. C. Behrens	M. R. O. González	M. H. Park	M. F. Zizi
M. M. A. Costa Junior	M. M. Halidou	M. F. Tai	
M. J. I. Dow	M. J. Herrero	M. A. H. Tiede	

Présence mondiale de l'OACI





Symposium sur la navigation fondée sur les performances

16 au 19 octobre 2012
Siège de l'OACI, Montréal

Cet événement sans précédent réunira les principales parties prenantes du secteur de l'aviation : organisations internationales, avionneurs, prestataires de services de navigation aérienne, compagnies aériennes, organismes de réglementation, fabricants de systèmes ATC, concepteurs de produits avioniques, contrôleurs de la circulation aérienne, pilotes, militaires, sociétés d'information aéronautique et concepteurs de procédure aux instruments pour partager les nouveautés concernant les applications de la navigation fondée sur les performances.

Le Symposium permettra :

- d'examiner les faits récents, les stratégies et les documents directifs ;
- de faire le point de la mise en œuvre sur les plans mondial et régional ;
- d'examiner des exemples concrets de procédures utilisées ;
- de recenser les problèmes qu'il convient de résoudre pour accélérer le processus de mise en œuvre ;
- d'élaborer un plan d'action qui sera présenté à la douzième Conférence de navigation aérienne (16 au 30 novembre 2012).

Pour de plus amples informations, veuillez consulter :

www.icao.int/Meetings/PBN-Symposium



Raymond Benjamin, *secrétaire général de l'OACI*

ATTIRER L'ATTENTION SUR L'INITIATIVE « EN ROUTE VERS UN FUTUR DURABLE »

 Le 18 juin, j'ai pris l'avion à Montréal, pour la première étape de quatre vols commerciaux consécutifs, à destination du Brésil afin de participer à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable Rio +20.

Présenté comme l'initiative «En route vers un futur durable», mon voyage de Montréal à Rio était le tout premier d'une série de vols réguliers en correspondance à bord d'avions utilisant des combustibles alternatifs, une avancée pour ce qui est des progrès accomplis par l'aviation afin de protéger l'environnement. Les appareils ont utilisé durant ces vols un mélange de caméline, de jatropha, d'huile de maïs non comestible et d'huile alimentaire usagée, et pour l'un des deux vols parallèles à destination de Rio, l'appareil a également utilisé un mélange de combustible dérivé de la canne à sucre.

On peut facilement imaginer qu'un avion puisse voler sans problème en utilisant un autre type de carburant, mais il a fallu pour l'initiative «En route pour un futur durable» d'importants investissements et la coopération d'un grand nombre de parties prenantes du secteur de l'aviation.

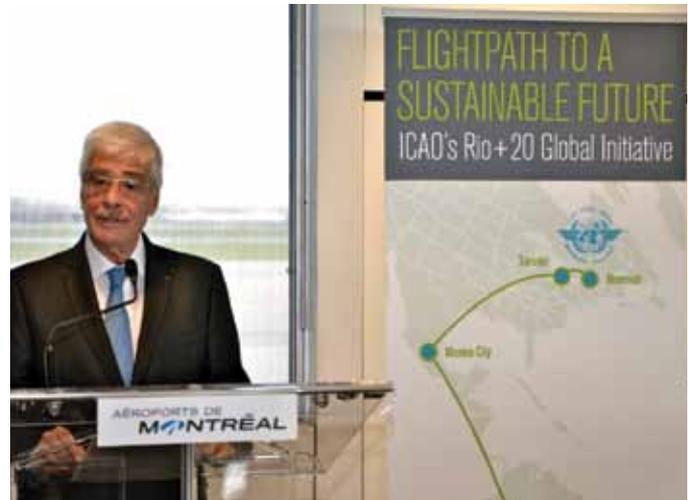
J'ai effectué la première partie du voyage à bord d'un turboréacteur Bombardier Q400 de Porter Airlines. L'appareil a utilisé sur ce trajet de 494 km un mélange de caméline et de carburéacteur ordinaire.

Pour la deuxième étape, le tronçon Toronto-Mexico, l'Airbus A319 d'Air Canada, «Perfect Flight» a utilisé un mélange de combustible composé d'huile alimentaire pour couvrir les 3243 km de ce trajet. Il a, également, bénéficié, pour cette étape, de l'assistance de différents prestataires de service de navigation aérienne pour emprunter les meilleures routes de navigation fondée sur les performances et trajectoires pour les décollages et les atterrissages.

Au cours de la troisième étape, la plus longue, le Boeing 777-200 d'Aeroméxico qui nous a transportés, mes 166 compagnons de voyage et moi-même, de Mexico à São Paulo, soit une distance de 7423 km, a utilisé un mélange de biocarburants dérivés d'huile alimentaire, de jatropha et de caméline. Ce vol, grâce à une gestion optimale du trafic aérien, a consommé moins de carburant et réduit davantage les émissions de CO₂.

Nous avons effectué le dernier tronçon de ce voyage à bord d'un Boeing 737-800 GOL. L'avion a décollé de l'aéroport international Santos Dumont de Rio après avoir pris un mélange d'huile de maïs non alimentaire et d'huile alimentaire. À notre arrivée à Rio, nous avons été accueillis par un grand nombre de journalistes pour tenir une conférence de presse organisée dans le cadre des activités de la Journée de l'aviation de Rio+20, en présence du ministre brésilien du Développement, de l'Industrie et du Commerce Extérieur, Fernando Pimentel, et du ministre principal du ministère brésilien de l'Aviation Civile, Wagner Bettencourt. Plusieurs éminents représentants du secteur étaient également sur place pour expliquer et saluer cet exploit.

Globalement, les séries de vol au titre de l'initiative «En route pour un futur durable» ont démontré plus clairement que jamais auparavant que les combustibles alternatifs permettent, dans une large mesure,



M. Raymond Benjamin, s'adressant aux journalistes et aux personnalités à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau avant d'entamer la première étape de son voyage dans le cadre de l'initiative «En route vers un futur durable».

de réduire les émissions de CO₂. À mesure que les techniques de production seront mises au point et que des quantités suffisantes seront mises à la disposition de la flotte aérienne mondiale, les biocarburants et les combustibles alternatifs permettront de réduire nettement les émissions de CO₂ dues au transport aérien.

Cependant, il convient de souligner que les compagnies aériennes mondiales n'ont accès actuellement qu'à de très faibles quantités de biocarburants durables d'aviation, à des endroits également peu nombreux. Les gouvernements pourraient, dans le cadre de l'assistance stratégique, aider les producteurs à fournir les volumes requis à des prix comparables à ceux des carburéacteurs classiques et à un plus grand nombre d'aéroports dans le monde.

Cela permet de souligner le deuxième message important de l'initiative «En route vers un futur durable»: la collaboration ciblée entre les divers États et parties prenantes du secteur de l'aviation reste le plus sûr moyen d'accomplir des progrès durables et de réduire les émissions de CO₂.

Des efforts sont faits, aujourd'hui, dans le secteur de l'aviation, pour promouvoir une plus grande utilisation de technologies à faible émission de carbone, de matériel respectueux de l'environnement, d'infrastructures appropriées, de nouveaux systèmes, de méthodes opérationnelles plus respectueuses de l'environnement et de sources d'énergie durables. L'aviation reste le seul secteur ayant convenu d'améliorer de 2% par an l'efficacité énergétique des avions et, entre autres objectifs, s'est rapprochée de la norme de CO₂ pour les avions.

Je vous remercie de m'avoir permis de vous présenter les succès remportés dans le cadre de l'initiative conjointe de l'OACI «En route vers un futur durable» relative aux biocarburants et je voudrais, particulièrement, remercier M^{me} Jane Hupe et son équipe de la Sous-Direction de l'environnement de l'OACI pour leur vision et le travail remarquable qu'ils ont abattu afin de réaliser cet exploit unique au monde. ■



IL N'EST RÉALISABLE QUE S'IL EST DURABLE

Attirer l'attention sur l'initiative de l'OACI relative
aux biocarburants à la Conférence de Rio+20

✈ L'atterrissage de l'avion transportant le secrétaire général de l'OACI à Rio de Janeiro, le 19 juin 2012, a marqué la fin d'une série sans précédent de vols internationaux en correspondance utilisant des carburants alternatifs durables.

L'initiative mondiale, intitulée «En route vers un futur durable», a été lancée par l'OACI avec le concours du Groupe d'action sur les transports aériens, en tant qu'initiative spéciale coïncidant avec la Conférence des Nations Unies sur le développement durable, appelée Rio+20. Cette conférence devait être un événement majeur portant sur l'économie verte dans le cadre du développement durable et de la lutte contre la pauvreté, à laquelle participeraient 50 000 représentants de gouvernement et de la société civile.

Organisé en étroite collaboration avec de nombreux partenaires du secteur, le voyage comprenait des vols assurés par Porter Airlines, Air Canada, Aeroméxico et GOL. Ces vols, qui ont utilisé divers mélanges de biocarburant durable pour l'aviation, ont également réuni les plus grands avionneurs du monde : Bombardier, Airbus et Boeing. Cette initiative s'est achevée par le premier vol d'essai d'Azul Airlines : un Embraer, utilisant un mélange dérivé de canne à sucre, et un autre vol mémorable, effectué par KLM d'Amsterdam à Rio, le vol le plus long de KLM utilisant des biocarburants.

Les responsables du *Journal* de l'OACI se sont récemment entretenus avec M^{me} Jane Hupe, sous-directrice chargée de l'environnement de l'OACI, conceptrice et coordinatrice de cette initiative, des problèmes et de la coopération dans le cadre de l'événement, de l'importance des vols utilisant des biocarburants et de leur intérêt pour l'avenir d'une aviation durable.

JOURNAL DE L'OACI : POURQUOI CETTE INITIATIVE, EN PARTICULIER, A-T-ELLE ÉTÉ RETENUE POUR LA CONFÉRENCE DE RIO+20?

Jane Hupe : La Conférence Rio+20 a réuni 50 000 personnes. Sur les sept domaines prioritaires retenus pour la Conférence (travail décent, énergie, villes durables, sécurité alimentaire et agriculture durable, eau, océans et préparation aux catastrophes), la question de l'énergie durable a plus directement trait à l'aviation. Si nous voulions organiser un événement de l'OACI parmi les nombreuses questions importantes examinées à Rio, il fallait faire preuve d'originalité. Par conséquent, il s'agissait de savoir comment faire connaître nos activités dans le domaine de l'environnement en envoyant un message accrocheur. Il nous fallait présenter quelque chose de concret, de tangible. Il nous fallait présenter une chose unique en son genre, qui attirerait l'attention des médias, des participants et du public en général.

GENÈSE DE L'INITIATIVE

Nous nous sommes d'abord dit qu'il fallait organiser une journée de l'aviation qui comprendrait un vol à destination de Rio, utilisant des biocarburants. Nous savions que les transporteurs aériens locaux avaient lancé de nombreuses initiatives et nous nous sommes mis à étudier les possibilités dans ce domaine. Ensuite, comme la réunion du G20, précédant immédiatement la Conférence de Rio+20 se tenait à Los Cabos (Mexique), et sachant que le gouvernement mexicain avait un programme assez avancé en matière de carburéacteurs, nous avons commencé à examiner la possibilité d'organiser un vol de Mexico à Rio. Ce vol permettrait d'attirer, à coup sûr, l'attention des médias internationaux et des hauts responsables gouvernementaux participant à la réunion du G20. Ensuite, nous avons pensé à Porter Airlines Canada qui avait assuré des vols Montréal-Toronto utilisant des carburants alternatifs, des mois auparavant. C'est ainsi qu'est née l'idée d'un vol Montréal-Rio. Le tronçon restant, Toronto-Mexico, par Air Canada devait être, pour cette compagnie aérienne, le premier vol utilisant des biocarburants et, grâce à la collaboration des États-Unis, il a été mené à bien. Voilà que, en moins de trois mois, nous avons commencé à mettre en œuvre notre projet. Le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) et le Conseil international des aéroports (ACI), ainsi que de nombreux partenaires ont été associés à toutes ces étapes. Il a fallu associer au projet des techniciens, des préposés aux opérations, des spécialistes de l'approvisionnement

VOLS

Itinéraire du secrétaire général de l'OACI :

1. Vol 414 de Porter Airlines de Montréal à Toronto, à bord d'un Q400 Bombardier utilisant du carburant dérivé en partie de la caméline.
2. Vol 991 d'Air Canada, de Toronto à Mexico, à bord d'un Airbus A319 utilisant du carburant dérivé d'huile alimentaire usagée fourni par SkyNRG.
3. Vol 14 d'Aeroméxico, de Mexico à São Paulo, à bord d'un Boeing 777-200 utilisant du carburant dérivé d'huile alimentaire usagée, de jatropha et de caméline fourni par ASA.
4. Vol GOL de São Paulo à Rio Santos Dumont, à bord d'un Boeing 737-800 utilisant du carburant dérivé d'huile de maïs non alimentaire et d'huile alimentaire usagée, fourni par UOP, une société d'Honeywell.

Deux autres vols connexes :

1. Vol d'essai d'Azul Airlines à destination de Rio Santos Dumont, réalisé par un Embraer 195 utilisant du carburant dérivé de la canne à sucre de l'agriculture durable, fourni par Amyris.
2. Vol 705 de KLM, d'Amsterdam à l'aéroport international de Rio de Janeiro, effectué par un Boeing 777-200 utilisant du carburant dérivé d'huile de maïs non alimentaire et d'huile alimentaire usagée, fourni par SkyNRG.

PARTENAIRES

Les vols ont été assurés en collaboration par les partenaires : Aeroméxico, Air Canada, GOL et Porter Airlines ; Airbus, Boeing et Bombardier ; Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), Curcas, SkyNRG et UOP ; Aéroports de Montréal et Infraero ; ANAC et le Groupe d'action sur les transports aériens. KLM, Amyris, Azul et Embraer ont, également, participé, le 19 juin 2012 à d'autres vols utilisant des biocarburants durables.

DÉCLARATION

Les vols utilisant des biocarburants, à destination de Rio, étaient un message du secteur de l'aviation proprement dit au moment même où la Déclaration issue du Sommet sur l'aviation et l'environnement de l'ATAG était livrée aux dirigeants participant à la Conférence Rio+20. Signée par les responsables des associations représentant les aéroports, les compagnies aériennes, les prestataires de service de navigation aérienne et les avionneurs du monde entier, la Déclaration réaffirme l'engagement du secteur du transport aérien à faire preuve de responsabilité environnementale tout en continuant à faire profiter les communautés et les pays des nombreux avantages du secteur. La Déclaration du secteur peut être téléchargée à l'adresse www.aviationbenefitsbeyondborders.org.

en carburant, des spécialistes de carburants alternatifs, des responsables de la réglementation, etc. En ce qui concerne l'aspect financier, la Banque interaméricaine de développement, qui appuie beaucoup les initiatives relatives aux carburéacteurs, a participé à l'initiative du début à la fin. Environ 400 personnes, toutes spécialités confondues, ont participé à la mise en œuvre du projet.

L'initiative était particulièrement difficile sur le plan technique, car il s'agissait d'un travail pionnier, associant différents partenaires. Les compagnies aériennes nous ont permis de montrer l'importance des carburants alternatifs durables dans le cadre de cette initiative. Celle-ci montre qu'il s'agit d'une question importante pour le secteur et nous avons prouvé que, sur le plan technique, l'aviation était prête. Nous avons utilisé différents carburants dans différentes compagnies aériennes. Nous avons prouvé qu'il s'agissait d'un mouvement mondial et non pas seulement d'une initiative locale. Nous avons prouvé qu'il était possible de fournir un carburant de remplacement interchangeable en ce qui concerne le carburéacteur classique, en utilisant différentes matières premières, durablement. Il est possible d'en produire à partir de sources totalement différentes dans le monde et d'obtenir, en fin de compte, un carburant de substitution ne nécessitant pas de modifications de l'appareil ni des moteurs.

QUELQUE CHOSE VOUS A-T-IL SURPRIS CONCERNANT CET ÉVÉNEMENT?

Oui. Par souci de transparence et d'inclusion, nous avons invité un large éventail de partenaires à présenter leurs points de vue sur les questions, notamment des représentants du secteur agricole canadien. Nous nous attendions à des réactions négatives en raison du dilemme production agricole ou production de biocarburants, mais les réactions ont été très favorables. Du point de vue agricole, les matières premières susceptibles d'être transformées en biocarburant peuvent facilement cohabiter avec les cultures actuelles, et les participants ont appuyé les initiatives du secteur.

QU'EST-CE QUI EXPLIQUE LE SUCCÈS DE LA CONFÉRENCE RIO+20?

La coopération. Le soutien collectif de tous les participants et la volonté de réussir ont permis de mener à bien les travaux. La coopération d'un si grand nombre de partenaires a permis d'assurer les premiers vols internationaux en correspondance utilisant des carburants alternatifs, à travers deux continents, notamment, le premier couloir vert à travers les États-Unis. L'OACI a pu réunir un grand nombre de partenaires pour mieux diffuser un message commun. Les passagers ont également très bien accueilli cette initiative et ont été heureux d'y avoir participé.

Naturellement, la chance a joué, car le programme s'est bien déroulé, nous n'avons pas noté de mauvaises conditions météorologiques, ni de problèmes mécaniques. Quand on planifie une entreprise aussi importante, il est fort possible que quelque chose aille de travers. En fin de compte, les vols se sont bien passés.

QUE RETENEZ-VOUS SURTOUT DE L'ORGANISATION DE CETTE RÉUNION?

J'aimerais rappeler que l'OACI et tout le secteur de l'aviation partagent les mêmes objectifs quand il s'agit de pallier les effets des changements climatiques. C'est la raison pour laquelle le secteur peut véritablement collaborer avec des partenaires, ce qui est un

important message. À mon avis, aucun autre secteur n'aurait pu coordonner la mise en œuvre d'une entreprise de cette ampleur dans des délais aussi courts. Nous savons que notre message est bien passé, car nous avons vu les représentants politiques examiner les besoins du secteur pour produire des carburants durables.

QUELLE EST LA PROCHAINE ÉTAPE LOGIQUE EN CE QUI CONCERNE L'AVIATION ET LES CARBURANTS DURABLES?

Après avoir montré l'importance que revêtent les carburants durables pour l'aviation, il faut également faire preuve de volonté politique pour leur mise au point. Il faudrait lever les obstacles réglementaires et adopter des politiques reconnaissant que, à la différence d'autres secteurs qui pourraient utiliser les sources d'énergie renouvelables (énergie solaire, éolienne ou nucléaire), l'aviation est tributaire des carburants liquides. Il conviendrait d'envisager l'adoption d'autres mesures d'incitation et de chercher d'autres sources de financement telles que la Banque interaméricaine de développement, pour laquelle les biocarburants durables sont un domaine prioritaire. Grâce à ces fonds, les gouvernements investiraient dans la recherche, la mise en place d'infrastructures et les industries qui transformeront les matières premières en biocarburants. ■

UNE INITIATIVE APPROPRIÉE CONCERNANT L'ENVIRONNEMENT



L'OACI a lancé l'application pour téléphone intelligent (iPhone) et pour tablette électronique (iPad) de son calculateur d'émissions de carbone.

Le calculateur d'émissions de carbone est un outil objectif et approprié à l'échelle internationale qui calcule la quantité de dioxyde de carbone (CO₂) émise par un vol donné aux fins des programmes de compensation du carbone. La méthode utilisée tient compte de diverses variables telles que le type de l'aéronef, les données propres à l'itinéraire, le coefficient de remplissage et le fret transporté.

« À partir de maintenant, toute personne disposant d'un appareil mobile peut calculer son bilan carbone où qu'elle se trouve. La nouvelle application est un outil parfait pour nous faire prendre davantage conscience de notre empreinte écologique et de la manière dont nous pouvons changer les choses individuellement et collectivement », a déclaré M. Raymond Benjamin, secrétaire général de l'OACI.

En vente sur Internet depuis 2008, le calculateur d'émissions de carbone de l'OACI est utilisé dans le monde entier par le grand public et par tous les organismes des Nations Unies pour calculer le bilan carbone des voyages aériens, que ce soit à des fins personnelles ou pour le travail.

L'application pour téléphone intelligent et tablette électronique est en vente sur iTunes et une application Android sera commercialisée sous peu.

Première étape : Montréal - Toronto

Deuxième étape : Toronto - Mexico

porter

AIR CANADA 

BOMBARDIER
the evolution of mobility

 **AIRBUS**
AN EADS COMPANY

AÉROPORTS DE
MONTRÉAL

 **SkyNRG**
Sky Energy | The Fuel Future



 **AEROMEXICO** 

GOL
Linhas aéreas inteligentes

 **BOEING**

 **BOEING**

 **BIO turbosina** ✈️
Aeropuertos y Servicios Auxiliares

 **INFRAERO**

Vol d'essai supplémentaire effectué par :

 **Azul**
Linha Aérea Brasileira

 **EMBRAER**

 **AMYRIS**

Troisième étape : Mexico - São Paulo

Quatrième étape : São Paulo - Rio

LES PROBLÈMES LIÉS À LA QUALITÉ DES CARBURANTS SUSCITENT DES INITIATIVES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ

✈ Même si, dans le passé, on n'a pas accordé beaucoup d'attention à la qualité du carburant, celle-ci peut avoir de graves conséquences sur la sécurité de l'aviation et c'est pourquoi, l'OACI s'emploie à promouvoir la qualité à cet égard, en collaborant avec l'Association du transport aérien international (IATA), Airlines for America (A4A) et le Conseil international des aéroports (ACI) pour trouver, ensemble, une solution aux problèmes de sécurité.



John Armbrust, président de Armbrust Aviation Group (AAG), remet le Prix pour services exceptionnels à M. Yong Wang, chef, Section des aérodromes, Direction de la navigation aérienne de l'OACI.

L'OACI s'est intéressée initialement à cette question en application d'une recommandation relative à la sécurité du Département de l'aviation civile de Hong-Kong (Chine), découlant de l'enquête concernant l'accident d'un A330 en 2001, au cours duquel la contamination du carburant a provoqué des dégâts matériels et physiques pendant les opérations d'évacuation d'urgence. «Pour résoudre ce nouveau problème lié à la qualité du carburéacteur, qui risque d'avoir des répercussions négatives sur la sécurité de l'aviation, l'OACI a décidé de collaborer avec le secteur afin de prendre les dispositions

nécessaires concernant la réception, le stockage et la distribution appropriées du carburéacteur à l'aéroport pour les avions de transport commerciaux», a indiqué M. Yong Wang, chef de la Section des aérodromes, Direction de la navigation aérienne de l'OACI. Le carburéacteur peut être contaminé par des particules ou de l'eau, le développement microbien ou le contact avec d'autres produits, y compris d'autres qualités de carburant ou d'additifs, tout au long de la chaîne de fourniture de carburant.

«C'est compliqué», selon M. Wang. «La chaîne de production et de fourniture comprend le raffinage, le transport, le stockage, le système d'oléoprises de l'aéroport et l'avitaillement des avions proprement dit.»

Le problème est d'autant plus compliqué que le nombre de nouveaux entrants a augmenté dans le secteur de l'approvisionnement en carburant. Ceux-ci ont différents niveaux de formation et connaissent plus ou moins bien les normes du secteur.

«Nous avons voulu faire savoir, le plus rapidement possible, que ce problème risque d'être source de désagrément et de catastrophes», a ajouté M. Wang.

L'OACI a collaboré avec l'IATA, A4A et l'ACI. À la Direction de la navigation aérienne, la Section des aérodromes a dirigé le projet et un consultant, recruté dans le cadre d'un contrat à court terme, a apporté l'assistance nécessaire. Un groupe de travail, composé d'experts des secteurs du pétrole et de l'aviation, est chargé, au niveau du Groupe technique des carburants de l'IATA, d'élaborer les documents techniques qui seront incorporés au manuel de l'OACI.

Cette collaboration a permis d'élaborer un manuel de l'OACI sur l'avitaillement en carburéacteur (Doc 9977), affiché sur ICAO-NET en mars 2010. Le manuel permet d'informer le personnel des secteurs de l'aviation et du pétrole, partout dans le monde, des pratiques acceptées sur le plan international en ce qui concerne les produits pétroliers et les carburéacteurs et d'insister sur le respect de ces dispositions.

Le manuel est un document «balise», un récapitulatif, informant les personnes intéressées des politiques, normes et procédures pertinentes du secteur concernant toutes les questions relatives au contrôle de qualité du carburéacteur, aux opérations et à la formation pour ce qui est de l'ensemble du système d'approvisionnement et de distribution, de la raffinerie à l'avitaillement des appareils.

«L'intérêt du manuel réside dans le fait qu'il s'agit d'un condensé de toutes les normes acceptées du secteur», selon M. Wang. «Pour la première fois, le secteur a accepté un ensemble de normes concernant la qualité du carburéacteur et, pour la première fois aussi, les parties prenantes du secteur se réfèrent au même document.»

À ce jour, le secteur a accueilli favorablement les activités menées en collaboration et l'OACI a été vivement félicitée pour le rôle de premier plan qu'elle a joué à cet égard. À la Conférence et Foire internationales sur les carburéacteurs, en avril 2012, organisées par Armbrust Aviation Group (AAG) et China National Aviation Fuel Group Corporation (CNAF), l'OACI a reçu un prix pour services exceptionnels en 2012.

«Nous honorons les personnes, les sociétés et les organisations ayant apporté une contribution importante au secteur des carburéacteurs», a déclaré le président de AAG, John Armbrust, à la cérémonie de remise du prix. ■

SUIVI CARBURANT

- Une lettre (AN 4/26-12/28) datée du 25 avril 2012 a été envoyée aux États pour annoncer la parution du manuel de l'OACI sur l'approvisionnement en carburéacteur (Doc 9977) et obtenir des informations des États qui aideraient l'OACI à étudier, de façon plus approfondie, les questions liées à la qualité du carburant. Le lancement du manuel de l'OACI aura lieu dans le cadre de séminaires/ateliers (organisés principalement par le secteur, l'OACI y participant dans la mesure du possible).
- L'accent sera mis sur la formation et la mise à disposition d'une liste de contrôle pour les nouveaux entrants.
- L'élaboration de normes et de pratiques recommandées sera envisagée, s'il y a lieu.
- La collaboration se poursuivra avec le secteur. Le manuel de l'OACI sera mis à jour pour y inclure les nouvelles normes et pratiques réglementaires du secteur.



UNE STRATÉGIE PRATIQUE APPUYANT UNE VISION COMMUNE

✈ La douzième Conférence de navigation aérienne de 2012 (ANConf/12) donnera aux États membres l'occasion, une fois toutes les décennies, d'approuver une stratégie nouvelle et axée sur le secteur pour résoudre les problèmes pressants de capacité et de viabilité.

Dans ce numéro spécial en prévision de la réunion qui se tiendra en novembre, le *Journal* examine les objectifs spécifiques que l'OACI cherchera à atteindre à la douzième Conférence de navigation aérienne, notamment l'approbation de la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne et de sa méthode modulaire de mise à niveau par blocs, une solution technique mise au point par l'OACI et les partenaires du secteur, qui permettra d'harmoniser effectivement le système mondial de navigation aérienne et de garantir les investissements tout en respectant les conditions fixées pour l'espace aérien national et en s'y adaptant.

Ces dernières années, l'OACI s'est lancée, plus qu'auparavant, dans la mise en œuvre d'activités conjointes, dont les problèmes et objectifs seront examinés en novembre prochain à la douzième Conférence de navigation aérienne.

En tant qu'événement décennal, les conférences de navigation aérienne réunissent des centaines de participants de niveau élevé de toutes les régions du monde et permettent aux États membres et aux planificateurs du secteur de se concentrer uniquement sur les problèmes les plus pressants, à savoir la planification et l'élaboration d'une stratégie mondiale concernant les communications, la navigation et la surveillance/la gestion du trafic aérien (CNS/ATM).

Cette année, les problèmes qui se posent à la Conférence sont peut-être plus complexes et plus urgents que jamais auparavant, car les États membres s'emploieront à convenir de solutions permettant à l'aviation d'avoir des moyens sûrs et harmonisés sur le plan international pour faire face aux problèmes de capacité de plus en plus urgents, tout en s'efforçant simultanément de participer, de façon significative, aux efforts menés dans les domaines des opérations, de la technologie et des carburants alternatifs pour ramener, en 2050, le niveau des émissions de carbone de l'aviation à celui de 2020.



12^e Conférence de navigation aérienne

Siège de l'OACI, Montréal, Canada

19 au 30 novembre 2012

La douzième Conférence de navigation aérienne donnera aux États membres de l'OACI l'occasion, une fois par décennie, d'approuver une stratégie nouvelle et axée sur le secteur, répondant aux problèmes pressants de capacité et de viabilité de l'aviation civile internationale.

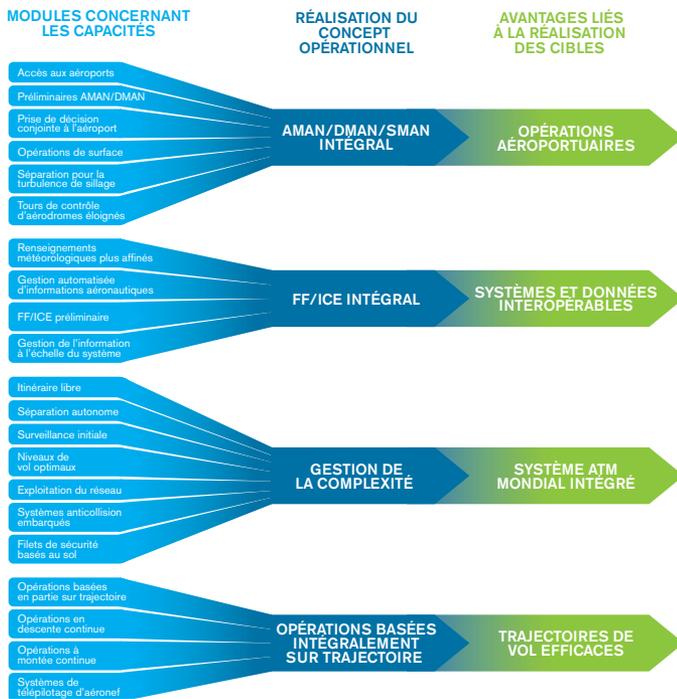
Elle permettra de parvenir à un consensus, d'obtenir des engagements et de formuler des recommandations pour la réalisation d'un système mondial de navigation aérienne harmonisée et d'optimiser les possibilités de la technologie et des programmes de travaux qui arrivent à maturité en les orientant vers des objectifs mondiaux communs.

L'OACI s'emploiera à faire approuver, à cette occasion, la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne et sa méthodologie reposant sur des modules pour les mises à niveau, une solution technique mise au point dans le cadre de l'OACI en collaboration avec les parties prenantes du secteur.

Pour obtenir de plus amples informations, veuillez consulter :

www.icao.int/Meetings/ANCONF12





Modules concernant les capacités de mises à niveau par bloc, concepts opérationnels spécifiques et avantages en matière de performances.

Lors des préparatifs de la douzième Conférence de navigation aérienne, l'OACI a reconnu de plus en plus qu'il était essentiel et utile de collaborer plus étroitement avec les États et le secteur, dont les décisions en matière d'investissement sont intimement liées, quand il s'agit de formuler des propositions concernant l'orientation stratégique de l'aviation civile internationale.

«L'un des principaux résultats de la douzième Conférence de navigation aérienne serait l'approbation du Plan mondial de navigation aérienne (édition 2014-2016) en tant que mécanisme de planification unifié pour assurer l'harmonisation et l'interopérabilité,» a fait observer M^{me} Nancy Graham, directrice de la navigation aérienne de l'OACI. «L'approbation du Plan mondial permettra de mieux coordonner la planification régionale et les résultats de ces efforts seront alors agrégés et mesurés dans les rapports et tableaux de bord annuels de l'OACI, à partir de 2014, pour montrer les progrès accomplis.»

L'OACI s'emploiera également dans le cadre de la douzième Conférence de navigation aérienne à parvenir à un accord sur les moyens et les méthodes permettant de promouvoir et de mettre en œuvre sa nouvelle méthode fondée sur les mises à niveau par blocs grâce à un programme de travail plus coordonné, notamment, la répartition des tâches pour l'élaboration de normes et pratiques recommandées et des spécifications techniques avec d'autres organismes chargés d'établir des normes pour le secteur de l'aviation.

Le renforcement de la coordination et de la coopération dans ce domaine permettra de mener à bien, à moyen ou à long terme, les mises à niveau par blocs.

«Les mises à niveau par blocs du système de l'aviation permettront aux services de navigation aérienne du monde entier d'avoir une vision

et une stratégie qu'ils continueront d'adapter dans la transparence et la concertation,» a souligné M. Graham. «Nous veillerons à ce que la douzième Conférence de navigation aérienne formule des recommandations claires concernant la mise en place du Bloc 0 et du Bloc 1 qui permettra de mettre en œuvre le programme de travail technique. Nous cherchons également à en venir à un accord de principe sur les Blocs 2 et 3 concernant les technologies et les capacités afin de définir une orientation stratégique pour appuyer la planification à plus long terme.»

La rationalisation des travaux, projet par projet, des groupes d'expert, des groupes de travail, des groupes d'étude qui, ensemble, forment le «Groupe de travail volontaire», est un autre pas important pour mieux exécuter le programme de mise à niveau par blocs, et, par conséquent, un autre résultat important que l'OACI s'emploiera à obtenir à la douzième Conférence de navigation aérienne.

Dans l'ensemble, les participants à la douzième Conférence (ANConf/12) étudieront 25 documents de travail et 15 documents d'information du Secrétariat de l'OACI concernant les mises à niveau par blocs et l'évolution connexe des technologies et des capacités, en plus de 300 documents que présenteront les États membres de l'OACI. Pris ensemble, ces résultats permettront à l'OACI de définir une orientation stratégique efficace, sans ambiguïté pour moderniser l'infrastructure de l'aviation civile et garantir les investissements des États et du secteur, tout en améliorant les résultats obtenus actuellement en ce qui concerne la sécurité et la réduction des émissions de CO₂. ■

ATC System Integrator

INEO Engineering & systems is a major player in turn-key systems dedicated to air traffic control in France, Africa, South America and the Middle East



- Control Towers
Area Control Centers
- Airport Infrastructures
- Communication Systems
- Software solutions dedicated to air traffic control

www.ineo-es.com

RADIOSCOPIE DE LA MÉDECINE AÉRONAUTIQUE D'AUJOURD'HUI

✈ S'agit-il d'un changement d'orientation? La médecine aéronautique est en mutation, car le secteur affronte de nouveaux problèmes et doit faire face à de nouveaux enjeux qui nécessitent l'appui et la direction éclairée de l'OACI. Les journalistes du *Journal* de l'OACI se sont récemment entretenus avec le docteur Anthony Evans, chef de la Section de la médecine aéronautique, à propos des nouveaux problèmes qui se posent dans la médecine aéronautique et de l'évolution du rôle de l'OACI dans ce domaine.

JOURNAL DE L'OACI: DANS QUELLE MESURE LA MÉDECINE AÉRONAUTIQUE EST-ELLE EN MUTATION?

Dr. Evans: Traditionnellement, la médecine aéronautique consiste principalement à délivrer une attestation médicale aux demandeurs de licence et aux titulaires de licence: pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne, etc., comme il est spécifié à l'annexe 1. Cependant, ces dernières années, il s'est produit un net changement et les conséquences des urgences de santé publique en ce qui concerne l'aviation, ainsi les risques de propagation de la maladie dans le monde par l'aviation ont suscité beaucoup d'attention. Je reviendrai plus tard sur cette question.

En ce qui concerne les normes relatives à l'aptitude physique et mentale, nous constatons que les questions liées à la santé mentale

revêtent plus d'importance, car les risques de maladie cardiaque dans le groupe d'âge des titulaires de licence sont mieux traités et statistiquement moins importants, alors que, dans le même temps, nous constatons que relativement plus de personnes souffrent de problèmes mentaux et de troubles du comportement, y compris la toxicomanie et l'alcoolisme. Récemment des cas manifestes d'incapacité mentale de membres d'équipage de vols commerciaux ont été très médiatisés. Notre secteur doit faire face à ces divers problèmes. De même, il est de plus en plus établi que la santé mentale revêt une grande importance dans la société; l'OACI est concernée et doit jouer un rôle de premier plan à cet égard.

QUEL DOIT ÊTRE LE RÔLE DE L'OACI DANS LA RECHERCHE DE SOLUTIONS À CES PROBLÈMES?

Au début de cette année, l'OACI a publié la troisième édition du manuel de l'aviation civile (document 8984). Ce manuel doit principalement aider et orienter les médecins-examineurs et les services de délivrance des licences en ce qui concerne les décisions relatives à l'aptitude physique et mentale des demandeurs de licence. Cependant, cette dernière édition a été complètement révisée, l'accent étant mis beaucoup plus sur la santé mentale. Il s'agit d'un document pouvant être consulté sur le site public de l'OACI (www.icao.int/publications_cons_en.pdf) et, par conséquent, largement accessible. Outre l'enrichissement de la partie consacrée à la santé mentale, nous avons ajouté de nouveaux chapitres sur le VIH, le cancer, la fatigue, la formation des médecins-examineurs et la gestion des urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation, par exemple, les pandémies.

LE SECTEUR DE L'AVIATION NE FAIT-IL PAS FACE À UNE DEMANDE CROISSANTE, EN RAISON DE L'APPARITION DU SRAS ET DE RISQUES SANITAIRES SIMILAIRES IGNORANT LES FRONTIÈRES?

Bien sûr. Ces dix dernières années, nous avons fait face au syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), aux gripes à virus H5N1 et H1N1 et aux conséquences de l'accident de la centrale nucléaire de Fukushima. Il s'agissait d'urgences de santé publique comportant des risques pour le monde entier et le secteur de l'aviation est de plus en plus sollicité pour mieux gérer les risques que sont ces événements pour la santé publique, et pour le secteur de l'aviation même. Nous constatons que même si le secteur de l'aviation est fin prêt pour parer à des urgences telles que les accidents d'avion, les menaces de bombe ou les actes terroristes, il n'en est pas toujours de même pour les urgences de santé publique. Cet état de préparation ne saurait, notamment, être assuré sans la collaboration des autres partenaires et, pour nombre de gouvernements, d'organisations et d'entreprises, il est difficile de coordonner l'action des différents secteurs. C'est pourquoi, l'OACI collabore étroitement avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et plusieurs autres organismes des Nations Unies, en particulier l'Association du



Les urgences de santé publique telles que le SRAS, les gripes à virus H5N1/H1N1 et les conséquences de l'accident nucléaire de Fukushima présentent des risques à l'échelle internationale. L'OACI constate que le secteur de l'aviation est de plus en plus sollicité afin de mieux gérer les risques pour la santé publique.

transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), pour élaborer de nouvelles normes et pratiques recommandées et des documents directifs.

COMMENT AIDEZ-VOUS LES ÉTATS ET LES TERRITOIRES À METTRE EN ŒUVRE CES NOUVELLES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES ET CES NOUVEAUX DOCUMENTS DIRECTIFS ?

En 2006, nous avons lancé un projet intitulé Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA), regroupant des organisations internationales, régionales, nationales et locales pour faire face, ensemble, aux problèmes de santé publique tels que les pandémies. Il s'agit, pour l'OACI, d'une initiative importante financée par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), géré par le Programme des Nations Unies pour le développement, à New York.

À ce jour, 74 pays participent au CAPSCA et 34 aéroports internationaux ont fait l'objet de visite d'assistance – pour plus de précisions, veuillez consulter le site du CAPSCA (www.capsca.org). Notre principal partenaire dans le cadre du CAPSCA est l'OMS et, bien que le financement du CFIA s'arrête à la fin de 2012, à la fin du mandat du Fonds, nous pensons que le CAPSCA a joué un rôle inestimable dans l'action mondiale pour faire face aux menaces pour la santé publique à l'échelle internationale. Par conséquent, nous cherchons actuellement d'autres sources de financement pour appuyer le programme au-delà de la fin de l'année. ■

LES OBJECTIFS DE CAPSCA

- Protection de la santé publique – public, passagers aériens et personnel de l'aviation.
- Assistance aux États/Territoires pour les aider à planifier la préparation à une pandémie liée à l'aviation et:
 - Respect de l'Article 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale;
 - Respect des Normes et pratiques recommandées de l'OACI (Annexes 6,9, 11, 14 et 18) et des Procédures (PANS-ATM);
 - Respect des réglementations internationales de l'OMS (2005);
 - Mise en œuvre des directives de l'OACI, de l'OMS, de l'ACI et de l'IATA.
- Coopération entre les organismes de l'aviation civile, les organismes de santé publique, les aéroports, les services de la circulation aérienne et les compagnies aériennes.
- Coopération régionale entre les États et les Territoires-mécanisme de mise en commun et de partage des compétences techniques et des ressources.
- Formation de conseillers techniques aéroportuaires, visites d'assistance aux aéroports, renforcement des capacités essentielles pour la planification des urgences de santé publique et fourniture de conseils aux États et Territoires.
- Perfectionnement et amélioration des directives pour faire face aux urgences de santé publique concernant le secteur de l'aviation.



ADB
Airfield Solutions

ADB is a significant player in the airfield lighting business since the early days of aviation. More than 2,000 airports around the world - ranging from small regional airfields to international hubs - have put their trust in ADB. Today ADB is at the forefront of introducing a new technology that is undoubtedly the future of airport lighting: high-intensity LED ground lighting solutions. And the future is now: ADB has already installed more than 350.000 LED fixtures worldwide.

In a time of growing air traffic with ever larger aircraft and accelerating energy consumption, reliability, sustainability and efficiency are of utmost importance for airports, airlines and passengers. The numerous advantages of LED-based lighting will make high-intensity LED solutions the benchmark for modern airports. The lower power consumption, longer service life and yet high visibility are not only friendly to the airport's budget, but also to the environment and the passengers' safety. Have a safe trip, now and tomorrow!

www.adb-airfieldsolutions.com

NOUVELLES EN BREF



CROISSANCE ROBUSTE ET SOUTENUE DU TRAFIC AÉRIEN JUSQU'EN 2014

Selon les prévisions de l'OACI, le trafic aérien mondial, exprimé par passagers-kilomètres réalisés (PKR) ne devra augmenter que de 5,4 % en 2012, soit une légère baisse par rapport à 2011.

Le nombre, en deçà des prévisions, des passagers transportés par avion s'explique principalement par la persistance des cours élevés du pétrole et reflète les incidences similaires sur le produit intérieur brut (PIB) mondial au cours de la même période. Selon IHS/Global Insight, une importante organisation de prévisions économiques, le PIB mondial en parité de pouvoir d'achat* (PPA) en termes réels n'augmentera que de 3,4 % en 2012, contre 3,7 % en 2011, soit une baisse.

En ce qui concerne les incidences régionales, l'Union européenne (UE) sera le plus durement touchée en 2012, car elle continuera

d'être aux prises avec la dette souveraine et les politiques d'austérité. Cependant, la région Asie/Pacifique enregistrera de bons résultats en 2012, car le PIB régional en PPA sera supérieur à 5,8 % et le taux de croissance du trafic aérien augmentera de 8 %.

À plus long terme, selon les prévisions actuelles, le taux de croissance du PIB mondial en parité de pouvoir d'achat sera de 4,3 % par an au cours de la période 2013-2014, le taux de croissance du trafic aérien mondial augmentant, respectivement, de 6 et de 6,4 %.

**La parité de pouvoir d'achat (PPA) est une théorie économique établissant un lien entre les taux de change et les prix des biens et services dans deux pays.*

CROISSANCE RÉGIONALE DU POURCENTAGE DU TRAFIC EN PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (PKR)

(Variation du pourcentage par rapport à l'année antérieure)

Région d'immatriculation de la compagnie aérienne			Taux de croissance annuel moyen	Prévisions		
	2001 (PKR en milliards)	2011 (PKR en milliards)	2001-2011 (%)	2012 (%)	2013 (%)	2014 (%)
Europe	774	1385	6,0	4,2	4,4	4,8
Afrique	66	118	6,0	5,5	6,2	6,0
Moyen-Orient	100	383	14,4	9,5	10,2	11,0
Asie/Pacifique	806	1496	6,4	8,0	8,6	8,8
Amérique du Nord	1110	1434	2,6	2,3	3,1	3,5
Amérique latine et Caraïbes	156	246	4,7	7,0	7,7	8,2
Monde	3011	5062	5,3	5,4	6,0	6,4

NOUVEAUX PROGRÈS DANS L'ÉTABLISSEMENT D'UNE NORME SUR LES ÉMISSIONS DE CO₂ DES AÉRONEFS

Le 11 juillet 2012, le Comité de protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale a adopté à l'unanimité un système de mesure des émissions de CO₂ pour des aéronefs de type et de poids différents et ayant d'autres critères variables.

«Le nouveau système de mesures des émissions adopté par les États et par les organisations intergouvernementales et non gouvernementales couvre, de façon équitable et transparente, les émissions d'un vaste éventail d'aéronefs» a indiqué le président du Conseil de l'OACI, M. Roberto Kobeh Gonzalez. «Ce système qui constitue un progrès des plus importants, tient compte de facteurs tels que la géométrie du fuselage, la masse maximale au décollage et les performances de consommation de carburant sous trois conditions de croisière différentes».

Le système de mesure des émissions de carbone permettra de promouvoir le progrès technique dans le domaine de l'aéronautique (par exemple, en ce qui concerne les structures, la propulsion et l'aérodynamique) pour réduire les émissions de CO₂ des avions. Il établit également une distinction entre les avions de générations différentes quant aux technologies. Tout en intégrant toutes les technologies et conceptions que les fabricants peuvent employer pour réduire les émissions de CO₂, le nouveau système de mesure s'adaptera à toutes les catégories d'aéronefs, quels que soient leur objet ou leurs capacités. Pour ce faire, il s'appuie sur trois critères liés à la technologie et à la conception des avions : point de croisière, consommation de carburant en vitesse de croisière, tonnage de l'aéronef et poids de l'avion.

L'adoption de ce système de quantification est une étape cruciale vers l'établissement d'une norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs, actuellement en cours d'élaboration, et le fruit de débats et d'analyses techniques approfondies débouchant sur un consensus entre les États qui siègent au CAEP, ces trois dernières années. Cette norme doit permettre, principalement, de réduire les émissions de CO₂ des aéronefs en encourageant l'intégration de technologies utilisant peu de carburant dans la conception et la mise au point des appareils. Le système de mesure permet de montrer que les améliorations effectivement constatées sont corrélées à la réduction des émissions de CO₂ par l'aéronef pendant la journée.

«L'adoption de ce système de quantification est une étape très importante, fruit de larges débats techniques» a fait observer M^{me} Jane Hupe, sous-directrice de l'OACI chargée de l'environnement. «L'Organisation a pu réaliser le consensus entre les États qui siègent au CAEP ainsi que les principales compagnies aériennes, les avionneurs, les ONG de protection de l'environnement et autres parties prenantes qui y participaient en qualité d'observateurs, grâce à la grande motivation de tout notre secteur à réaliser des progrès réels dans les performances de l'aviation en matière d'environnement».

Les prochaines étapes de l'établissement d'une norme sur les émissions de CO₂ comprennent la définition des procédures de certification de chaque paramètre du système convenu, ainsi que la détermination du champ d'application de la norme. Il faudra ensuite fixer une limite réglementaire de cette norme, fondée sur les critères de l'OACI en matière de faisabilité technique, d'avantages pour l'environnement, de rentabilité et d'incidences des interdépendances.

À la fin de ces étapes, le nouveau système de mesure des émissions de CO₂ sera officiellement examiné et approuvé par les organismes compétents de l'OACI et les États membres, avant d'être, en fin de compte, incorporé dans les mécanismes réglementaires nationaux. Il sera officiellement approuvé par le Conseil de l'OACI l'année prochaine.



L'OACI EN LIGNE



Le site Web de l'OACI

www.icao.int

L'OACI sur Twitter

twitter.com/icao

Restez en contact avec les Communications de l'OACI pour suivre les dernières nouvelles et informations.



L'OACI sur YouTube

www.youtube.com/icaovideo

Plus de 28 vidéos de l'OACI, y compris... «Sustainability: your future, our responsibility», un message clair mettant en lumière la contribution de l'aviation au développement durable aux plans économique, environnemental et social. La vidéo montre également les progrès accomplis en ce qui concerne les initiatives prises: plans d'action nationaux, biocarburants durables, mesures fondées sur le marché, établissement d'une norme pour la mesure des émissions de CO₂ et objectifs globaux souhaitables.

Vous pouvez visionner d'autres vidéos de l'OACI concernant des questions et thèmes relatifs au transport aérien mondial.



FONDS ASSAD KOTAITE D'ASSISTANCE AUX CANDIDATS À UN EMPLOI DANS L'AVIATION CIVILE DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT

✈ Créé en mars 2006, le Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales (Fonds Assad Kotaite) a pour objet de promouvoir la sécurité et le développement de l'aviation civile en renforçant les capacités du personnel aéronautique des pays en développement. Dans cette optique, des bourses seront attribuées aux étudiants des programmes de formation de haut niveau ainsi qu'à ceux qui poursuivent des études supérieures ou postdoctorales, dans des établissements universitaires, centres de formation et universités reconnus sur le plan international.

Les candidats aux bourses du Fonds Assad Kotaite doivent remplir les conditions requises des personnes originaires de pays en développement, ayant le plus besoin d'assistance, en particulier dans le domaine de la formation dans le secteur de l'aviation. L'OACI, par le biais de sa Direction de la coopération technique, administre le Fonds Assad Kotaite. Cette année, le Fonds accordera des bourses aux candidats remplissant les conditions requises. Les autorités nationales de l'aviation civile sont encouragées à faire connaître le Fonds Assad Kotaite aux personnes intéressées.

Pour obtenir de plus amples informations sur les conditions requises pour l'obtention d'une bourse du Fonds Assad Kotaite, veuillez consulter le site de l'OACI: www.icao.int et chercher le lien *Assad Kotaite Fund* ou prendre contact directement avec le Service des bourses de l'OACI: fsv@icao.int. La date limite de dépôt des candidatures est fixée au 15 novembre 2012. ■

FORUM

RÉFLEXIONS QU'INSPIRE L'OBTENTION D'UN PRIX DE L'AVIATION UNIQUE EN SON GENRE

Le message annonçant les résultats du processus de sélection pour les bourses du Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales est arrivé au moment où je jouais avec mes deux enfants pendant la récréation. Je me rappelle encore ce moment. Après avoir ouvert la pièce jointe au message et appris que je bénéficiais d'une bourse, mon cœur s'est subitement mis à battre très fort.

La nouvelle de ma sélection pour ce prix m'avait mise sous les feux des projecteurs. Elle venait confirmer ma réputation de « personne férue d'aviation », apportant un plus à ma thèse de doctorat sur la planification de stratégies pour l'aviation civile et à ma carrière dans le domaine du transport aérien.

Depuis que je suis devenue le premier bénéficiaire d'une bourse du Fonds Assad Kotaite de l'OACI, je travaille sur ma thèse de doctorat en vue de formuler des stratégies pour l'aviation civile dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

Mon dernier produit est un article qui sera publié dans le *Journal of Transport Geography*. Il porte sur les incidences que les relations qu'entretiennent les émigrants avec leur pays d'origine ont sur la demande de transport aérien dans des régions où la sécurité demeure précaire. Actuellement, j'étudie les facteurs liés à la compétitivité sur le plan national, qui risquent d'avoir des incidences sur le transport aérien.

« Je tiens à apporter, par mes travaux de recherche, ma contribution au développement de l'aviation civile dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord. »

En ce qui concerne le prix, c'est un motif de fierté pour moi et pour le secteur de l'aviation civile libanaise, d'autant plus qu'il a été décerné par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qu'il porte le nom du docteur Assad Kotaite, qui a contribué au renforcement de l'aviation civile internationale pendant toutes les années où il a présidé le Conseil de l'OACI.

Je remercie le Comité de cette marque de confiance et je tiens à apporter, par mes travaux de recherche, ma contribution au développement de l'aviation civile dans la région du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord.

C'est réellement, pour moi, un privilège de recevoir cette distinction internationale dans le domaine de l'aviation. C'est pourquoi, je demande à toutes les femmes du secteur de l'aviation civile de considérer ce prix comme une motivation et une source d'inspiration pour participer effectivement à tous les domaines du secteur de transport aérien. ■

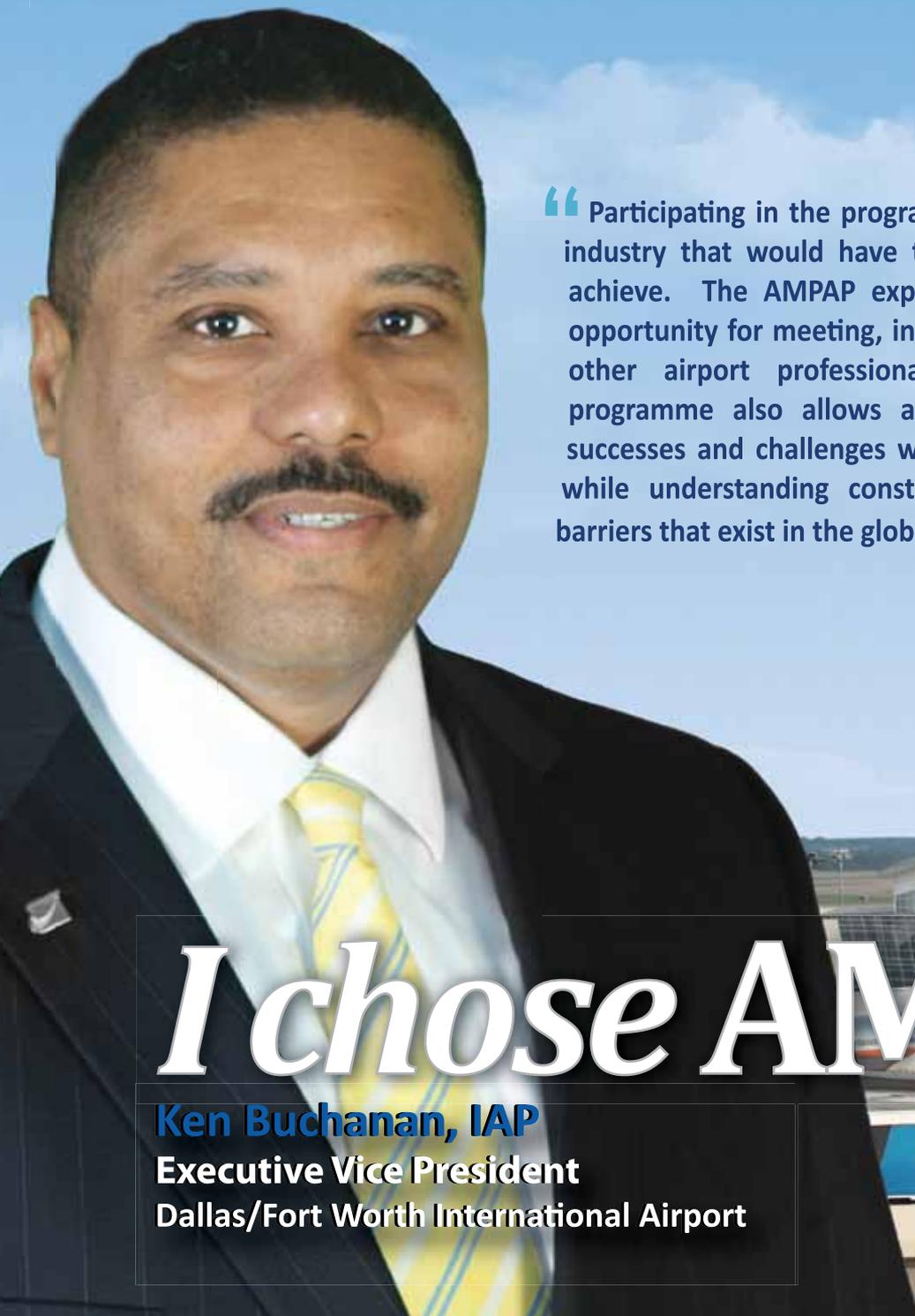


L'AUTEUR

En 2011, Nadine Itani est devenue la première bénéficiaire d'une bourse du Fonds Assad Kotaite de bourses supérieures et postdoctorales pour sa thèse de doctorat sur la planification de stratégies pour l'aviation civile. Itani, étudiante préparant un doctorat à la Faculté d'ingénierie/Département du transport aérien de Cranfield University (Royaume-Uni) mène actuellement des recherches sur l'élaboration d'un cadre pour la formulation de stratégies concernant le secteur de l'aviation civile. Dans son pays d'origine, Itani donne également des cours dans des universités locales aux étudiants dans le domaine de la gestion du transport aérien. Elle s'est spécialisée dans la planification de stratégies et les aspects économiques du transport aérien.



Global ACI-ICAO Airport Management Professional Accreditation Programme (AMPAP)



“ Participating in the programme gave me insight into the industry that would have taken me a lifetime career to achieve. The AMPAP experience provided me with an opportunity for meeting, interacting, and networking with other airport professionals around the world. The programme also allows airport leaders to share their successes and challenges within the airport environment, while understanding constant changes and overcoming barriers that exist in the global aviation industry. ”

I chose AMPAP

Ken Buchanan, IAP
Executive Vice President
Dallas/Fort Worth International Airport

Premier Sponsor

Media Partner

AMPAP Administrator

Information



www.iap.aero

