



# Étude de Décarbonisation des Aéroports de C.-B. (Colombie Britannique)

## Résumé Exécutif

Evaluant les possibilités de réduction des émissions dans les aéroports de  
Colombie-Britannique

Octobre 2025

# Résumé

L'étude *BC Airports Decarbonization Study* (étude de décarbonisation des aéroports de C.-B.) visait à évaluer les possibilités de réduction des émissions dans tous les aéroports de Colombie-Britannique, conformément aux objectifs en matière de transport propre du ministère des Transports et des Transports en commun (MOTT) dans le cadre du programme CleanBC. L'étude de décarbonisation a été structurée de manière à aider la C.-B. à évaluer les sources d'émissions dans les aéroports de la province et à déterminer les mesures réalisables pour atteindre l'objectif de zéro émission nette dans tout le réseau aéroportuaire provincial.

## Principales constatations

**Efforts de décarbonisation actuels :** d'importants efforts sont actuellement déployés dans les principaux aéroports comme l'aéroport international de Vancouver (YVR), l'aéroport international de Victoria (YYJ) et l'aéroport international de Kelowna (YLW), ainsi que d'autres aéroports ayant établi des objectifs climatiques et obtenu l'Airport Carbon Accreditation (ACA). Ces efforts sont complétés par le travail du Climate Committee (comité pour le climat) du BC Aviation Council's (BCAC), qui facilite les initiatives de décarbonisation à l'échelle du secteur. Il existe toutefois un grand nombre d'aéroports dans la province qui ne recueillent officiellement pas de données sur leurs émissions et qui ont besoin de davantage de soutien.

**Total des émissions des aéroports (portée 1 et portée 2) :** le total des émissions de portée 1 et de portée 2 provenant des aéroports ayant produit des déclarations atteint environ 14 500 tonnes. Les émissions varient de niveaux assez élevés (YVR avec un peu plus de 9 000 tonnes) à des niveaux relativement peu élevés (moins de 20 tonnes). Si l'on exclut Vancouver, les émissions moyennes sont d'environ 5 500 tonnes. En extrapolant afin d'inclure les aéroports n'ayant pas transmis leurs données directement, les aéroports de la Colombie-Britannique produiraient environ 17 000 tonnes annuelles de gaz à effet de serre, pour les émissions de portée 1 et 2 seulement.

**Principales sources d'émissions de portée 1 et de portée 2 :** parmi les principales sources d'émissions relevées dans les aéroports participants, on compte les activités liées aux bâtiments, aux véhicules et au matériel de piste.

**Points communs observés entre les archétypes d'aéroports :** dans le cadre de l'étude de décarbonisation, les aéroports ont été regroupés en trois archétypes afin de tirer parti des caractéristiques communes et d'éclairer l'analyse des initiatives à envisager. Il existe des similitudes au sein de chaque groupe, ce qui peut aider les aéroports du même archétype à collaborer.

## Possibilités de décarbonisation

**Initiatives relatives aux émissions de portée 1 et de portée 2 :** les réductions potentielles passent par le passage à des véhicules électriques ou hybrides pour les opérations au sol, par la modernisation des systèmes des bâtiments afin d'améliorer l'efficacité énergétique, par l'adoption de diesel renouvelable pour l'équipement lourd et les génératrices de secours ainsi que par l'abandon des systèmes de chauffage au gaz naturel au profit de sources électriques ou renouvelables.

**Initiatives relatives aux émissions de portée 3 :** il existe des possibilités considérables pour soutenir l'adoption de carburants d'aviation durables et d'aéronefs électriques, améliorer les liaisons de transport collectif et promouvoir l'utilisation des véhicules électriques auprès des usagers et du personnel des aéroports.

**Financement et soutien :** un financement ciblé est nécessaire pour soutenir les initiatives à forte intensité de capital, telles que la modernisation des infrastructures pour les véhicules électriques et les systèmes d'énergie renouvelable. Les modèles de financement collaboratif et les incitatifs du gouvernement pourraient stimuler l'adoption de technologies de décarbonisation.

## Résultats

**Une dynamique est amorcée :** les aéroports se sont mobilisés dans le cadre de cette étude de décarbonisation et souhaitent poursuivre leurs efforts de mesure des émissions et de collecte des données. Toutefois, les aéroports ont besoin d'aide pour élaborer des procédures afin de peaufiner les pratiques de collecte, de suivi et de déclaration des données, de mieux mesurer leurs progrès, de déterminer les principales sources d'émissions et de mettre en œuvre efficacement leurs initiatives de décarbonisation. Le présent rapport propose une voie à suivre qui précise les étapes nécessaires que BCAC, les aéroports de la C.-B. et l'ensemble des parties prenantes du secteur de l'aviation peuvent entreprendre à l'appui des objectifs du secteur.

Ce ne sont pas tous les aéroports qui publient leurs volumes de passagers, en particulier les aéroports régionaux ou municipaux de plus petite taille. Toutefois, à partir d'estimations fondées sur les données disponibles et les profils de trafic habituels (données de 2022-2023), les données recueillies dans le cadre de cette étude représentent plus de 98 % du volume annuel de passagers dans la province.

**La mise en place d'un pôle de collaboration officiel est nécessaire :** de nombreux organismes aimeraient soutenir la décarbonisation des aéroports et du secteur de l'aviation, mais, pour ce faire, une communauté de pratique ou un pôle officiel serait nécessaire. Cette organisation pourrait servir à diffuser les connaissances et les ressources sur le sujet et à accélérer l'adoption de pratiques d'excellence en gestion du carbone auprès de tous les aéroports de C.-B., des membres du secteur ainsi et d'autres partenaires qui ne font pas partie de l'industrie.

**Les mécanismes de financement peuvent être élargis** : plusieurs types de financement gouvernemental et non gouvernemental sont offerts aux aéroports. Il est possible d'élaborer un ensemble de subventions gouvernementales et collaboratives entre le gouvernement et l'industrie spécialement conçues pour les projets de décarbonisation des aéroports et servant à soutenir l'investissement initial et les frais d'exploitation permanents associés aux technologies novatrices. Il importe de ne pas compromettre les programmes de financement existants consacrés aux infrastructures opérationnelles et à la sûreté afin de faire progresser cet objectif.

**Il sera important de continuer à soutenir l'innovation** : en encourageant les aéroports à investir dans des projets de mise à l'essai de technologies émergentes, comme les aéronefs électriques et l'infrastructure à combustible hydrogène, la Colombie-Britannique pourrait devenir un chef de file de l'aviation durable.

Des mesures rapides peuvent être mises en œuvre par les aéroports à court terme : les aéroports devront prioriser l'officialisation des procédures de collecte et de suivi des données ainsi que la réalisation d'études de faisabilité et de vérifications pour mieux cerner les lacunes et les possibilités. Les aéroports peuvent cependant déjà prendre certaines initiatives commercialement viables aujourd'hui. Par exemple, les aéroports peuvent passer à des appareils électroménagers écoénergétiques, à des systèmes énergétiques automatisés et à des solutions d'éclairage par DEL pour améliorer l'efficacité énergétique de leurs bâtiments. Dans les lieux où l'intégration d'une infrastructure de recharge électrique peut se faire en toute facilité, les aéroports peuvent envisager de mettre en œuvre des programmes pilotes portant sur de petits parcs d'équipement, comme les véhicules électriques pour le remorquage des bagages et les balayeuses. Les aéroports disposant d'un accès à du diesel renouvelable et à des mélanges de biodiesel peuvent réduire leur empreinte carbone en remplaçant ces carburants par de l'équipement fonctionnant au diesel fossile. De plus, pour les aéroports où l'électrification aux fins de décarbonisation du bâtiment n'est pas réalisable à court terme, la participation au programme de gaz naturel renouvelable (GNR) de FortisBC constitue une autre option viable.

## Conclusion

L'étude de décarbonisation *BC Airports Decarbonization Study* a permis de jeter les bases de la décarbonisation du secteur de l'aviation en Colombie-Britannique et de la faire progresser. Avec un engagement soutenu du gouvernement, de l'industrie et des parties prenantes, la Colombie-Britannique peut atteindre ses ambitieux objectifs de durabilité, renforcer l'action climatique et stimuler la croissance économique grâce à des initiatives efficaces et novatrices. Cela contribue aussi aux priorités concernant le développement et l'expansion de la mobilité au sein de la province, telles qu'énoncées dans la lettre de mandat du Ministry of Transportation and Transit. Le gouvernement provincial est invité à tenir compte de ces conclusions et de ces recommandations afin d'orienter ses décisions stratégiques et la formulation de ses politiques à venir.