



# Communiqué

No: 54

## **Le défi environnemental de l'Europe : La mise en place du Ciel unique européen d'ici à 2012**

**18 novembre 2008 – BORDEAUX** – L'Association du transport aérien international (IATA) a défié l'Europe de mettre en place le Ciel unique européen d'ici à 2012.

"Après des décennies de discussions, l'échec de la mise en place d'un Ciel unique européen efficace constitue le plus gros problème environnemental de l'Europe. En 2007, cet échec a engendré 21 millions de minutes de retard et 468 millions de kilomètres de vol inutiles. Et il a entraîné le gaspillage de 16 millions de tonnes de CO2. La crise que traverse le transport aérien souligne le fait que les compagnies aériennes ne puissent pas payer les 5 milliards d'euros que cette situation provoque. Et l'Europe ne peut lutter contre l'impact de cette situation sur sa compétitivité. Il faut que cela change vite", a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA, à l'occasion du Sommet Européen sur le Transport Aérien qui se tient actuellement à Bordeaux.

**L'IATA soutient entièrement l'approche de la Commission européenne reposant sur la performance.** Cette dernière a été proposée par le vice-président Tajani dans le second paquet législatif relatif au Ciel unique européen en juin dernier. "Il faut des objectifs de performance obligatoires aux niveaux nationaux et communautaires, des blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) coordonnés par un gestionnaire de réseau fort, avec une surveillance harmonisée de la sécurité par l'AESA (Agence de Sécurité de l'Aviation Civile) ainsi que la technologie offerte par le programme SESAR pour permettre à un Ciel unique européen de produire les avantages prévus", a continué M. Bisignani.

**Les projets FAB et SESAR (Système Européen de Nouvelle Génération pour la Gestion du Trafic Aérien) sont les bases fondamentales de la construction d'un Ciel unique européen.** Le projet de combiner l'espace aérien européen à 9 FAB multinationaux augmentera la capacité du système de 70%, ramènera la moyenne des retards à 1 minute ou moins, diminuera les coûts des utilisateurs de 50% et réduira l'impact sur l'environnement de 10% par vol d'ici à 2020, tout en améliorant la sécurité. "Ces 9 FAB ne peuvent pas fonctionner comme des royaumes opérant de manière indépendante. Nous avons besoin d'un gestionnaire fort pour être plus efficace et réaliser les objectifs de performance obligatoires. Et il nous faut une AESA ayant les ressources suffisantes pour superviser la sécurité dans les aéroports et pour les fournisseurs de services de navigation aérienne", a ajouté M. Bisignani.

**L'IATA a fait le lien entre le Ciel unique européen et la proposition de l'Europe d'inclure l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émissions européen en 2012.** "2012 sera une année phare. Il nous faut 9 FAB en place pour dégager des bénéfices qui compenseront les contraintes des objectifs de performance avec un gestionnaire de réseau fort. C'est la condition minimale. Même si l'Europe choisit d'oublier les défauts majeurs de sa proposition sur les échanges de quotas d'émission - l'approche unilatérale est illégale et la portée régionale est inefficace - la seule crédibilité qui reste est le Ciel unique européen. Les compagnies aériennes

ne peuvent pas accepter de payer pour des émissions en Europe alors que l'inefficacité du système les oblige à gaspiller 16 millions de tonnes de CO2 chaque année", a expliqué M. Bisignani.

**Bisignani s'est attaqué à deux mythes persistants au sujet du Ciel unique européen.** "Premièrement, les pertes d'emploi constituent une crainte déplacée alors qu'il y a un manque de contrôleurs aériens au niveau mondial et que le programme SESAR (le composant technologique du Ciel unique européen) engendrera 200,000 emplois très qualifiés en Europe. Deuxièmement, les FAB n'entament pas la souveraineté. L'Europe fait face à la même question avec l'Euro. Aujourd'hui, personne ne met en cause la souveraineté des états de la zone Euro. C'est la même chose pour le Ciel unique européen. La souveraineté est même institutionnalisée au sein de l'Autorité de Supervision Nationale indépendante. Ce sont deux mythes que nous devons faire disparaître par des faits", a déclaré M. Bisignani.

**La stratégie basée sur quatre piliers de l'IATA pour lutter contre le changement climatique délivre des résultats.** La stratégie -approuvée par l'industrie et les gouvernements- se concentre sur la technologie, les opérations, les infrastructures et des mesures économiques positives incluant les échanges de quotas d'émission. Depuis 2004, les efforts conduits par l'IATA, comprenant le raccourcissement des routes aériennes et un travail en direct avec les compagnies aériennes pour la mise en place de meilleures pratiques opérationnelles, ont permis d'économiser 59 millions de tonnes de CO2 et 12 milliards \$US de coûts. Un Ciel unique européen efficace contribuerait largement à ces efforts.

**L'Europe doit contribuer à trouver une solution mondiale pour les mesures économiques visant à lutter contre le changement climatique.** "Tout en concentrant les efforts techniques pour mettre en place le Ciel unique européen d'ici à 2012, l'Europe doit concentrer ses efforts politiques sur l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). L'article 2 du Protocole de Kyoto donne à l'OACI la responsabilité de trouver une solution globale efficace pour les émissions de l'aviation qui soit globale et volontaire pour les états. Cet été, le G8 a affirmé ce rôle dans sa Déclaration du Sommet. Avec 44 états européens parmi les 189 membres contractants de l'OACI et avec trois états sur les 15 membres du Groupe de l'OACI pour l'Aviation Internationale et le Changement Climatique, l'Europe a le devoir d'assurer que l'OACI délivre un résultat global et d'harmoniser son approche avec la solution globale", a expliqué M. Bisignani.

**Ne rendez pas la proposition d'échanges de quotas d'émission plus mauvaise.** En attendant, Giovanni Bisignani a invité l'Europe à ne pas inclure son approche unilatérale à l'aviation et les échanges de quotas d'émission au processus de Révision Générale des échanges de quotas d'émission européens. "Ne rendez pas une mauvaise décision encore pire en incluant l'aviation dans la Révision Générale des échanges de quotas d'émission. Cela n'a absolument aucun sens de réviser quelque chose qui n'a pas encore commencé, et encore moins de penser à augmenter les niveaux d'enchères au-dessus des 15% actuels", a conclu M. Bisignani.

- IATA -

**Contact:**

Anthony Concil  
Director Corporate Communications  
Tel: +41 22 770 2967  
Email: [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notes:**

L'IATA (Association du transport aérien international) représente environ 230 compagnies aériennes et 93% du trafic international régulier