



## COMMUNIQUÉ

N° : 33

### Unité, leadership et innovation

**6 juin 2011 (Singapour)** – L'Association du transport aérien international (IATA) invite l'industrie mondiale de l'aviation à bâtir une plateforme en vue d'un avenir viable, en se fondant sur un leadership renouvelé, l'innovation continue et une attitude de solidarité dans la réponse aux problèmes et la recherche des solutions.

Cette démarche résolue a été explicitée par le directeur général et chef de la direction de l'IATA, M. Giovanni Bisignani, dans son discours annuel à l'industrie à l'occasion de la 67<sup>e</sup> Assemblée générale annuelle (AGA) et du Sommet mondial de l'aviation à Singapour. M. Bisignani a également fait état des résultats du projet Vision 2050 de l'IATA, qui vise à établir une vision à long terme de l'industrie du transport aérien. Enfin, il a passé en revue les principales réalisations de la dernière décennie et les projets en cours.

#### Vision 2050

« Au terme d'une décennie de crises et de bouleversements, les compagnies aériennes sont aujourd'hui plus sûres, fortes, efficaces et vertes. Mais la rentabilité durable demeure insaisissable. Nous prévoyons que les transporteurs aériens vont réaliser des profits de 4 milliards \$ US cette année, sur des revenus de 598 milliards \$ US. Le défi consiste à transporter 16 milliards de passagers et 400 millions de tonnes de marchandises d'ici 2050 au moyen d'infrastructures efficaces et de technologies efficaces, tout en réalisant des profits durables et en répondant aux besoins des clients », a expliqué M. Bisignani.

Depuis que le projet Vision 2050 a été présenté à l'AGA de Berlin en 2010, un groupe de 35 penseurs stratégiques a élaboré la vision et convenu que plusieurs choses doivent changer si nous voulons mieux servir nos clients et édifier une industrie plus forte. « Nous avons besoin de processus qui permettent de répondre à l'accroissement des volumes et à l'évolution des demandes des clients. Il nous faut des solutions technologiques aux problèmes d'environnement et de sûreté, et une gestion du trafic aérien qui transcende les frontières nationales. Il faut que le développement aéroportuaire soit plus intelligent pour répondre à la demande future. Et nous avons besoin d'une rentabilité durable pour soutenir l'innovation et récompenser les actionnaires », soutient M. Bisignani.

**Rentabilité durable** : M. Bisignani a souligné que la rentabilité durable serait le principal défi de l'industrie, qui a affiché un retour sur investissement de 0,1 % au cours des quatre dernières décennies. « Nous savons ce qui ne fonctionnera pas. Les réductions de coûts n'augmenteront pas à elles seules les profits à long terme. Le dégroupage ne fait qu'éroder la valeur du produit de base. Et le retour à la réglementation tuerait l'efficacité et l'innovation », selon M. Bisignani.

Les conclusions clés de Vision 2050 portent sur la nécessité d'un leadership renforcé tout au long de la chaîne d'approvisionnement et d'un rôle plus proactif des gouvernements. « Nous devons éliminer les silos dans la chaîne d'approvisionnement pour rétablir l'équilibre entre la récompense

financière et les risques, et créer une nouvelle définition de la valeur afin que la concurrence ne soit pas uniquement basée sur le prix. Et les gouvernements doivent prendre les décisions politiques qui remplaceront l'intervention gouvernementale par des libertés commerciales, réduiront les barrières à la sortie et permettront aux compagnies de se restructurer comme toute entreprise normale ».

**Aller de l'avant** : plusieurs éléments mentionnés dans Vision 2050 existent déjà. « Nous devons combiner les politiques proactives de l'Asie, la planification coordonnée que nous observons au Moyen-Orient, les grandes idées qui ont permis l'innovation en Amérique du Nord et en Europe – comme le ciel unique et les marchés uniques – et l'approche transnationale de la gestion du trafic aérien telle qu'on l'observe à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA). En même temps, nous devons rejeter le concept désuet de restriction à la propriété associé au système bilatéral et toute vision qui ne place pas la sécurité au premier plan », poursuit M. Bisignani.

Pour faire progresser Vision 2050, M. Bisignani a formulé trois conclusions personnelles, portant sur l'unité de l'industrie, le renouvellement du leadership et l'innovation constante.

**Unité** : les leaders de l'industrie doivent dissiper les tensions qui entourent la croissance rapide des transporteurs du Golfe. « La solution consistant à demander aux gouvernements d'agir comme défenseurs ou arbitres n'a pas fonctionné. Et elle ne fonctionnera pas. Comme leaders d'une industrie globale, nous devons trouver nous-mêmes le juste équilibre et les moyens de progresser ».

**Leadership** : la Chine et l'Inde doivent exercer un plus grand leadership. « Avec la croissance viennent les responsabilités. Je suis persuadé que la Chine et l'Inde remplaceront nos leaders traditionnels pour devenir les moteurs de l'industrie de l'aviation au cours du présent siècle. Ils rendront l'aviation plus forte en apportant des changements. »

**Innovation** : l'innovation et l'ouverture au changement détermineront notre avenir. « Nous devons poursuivre sur la lancée de la dernière décennie pour apporter des changements dans toute la chaîne d'approvisionnement, non pas en réaction à des crises, mais en tant que nouvelle façon de faire des affaires.

### **Retour sur une décennie**

Il s'agissait du dernier discours sur l'état de l'industrie prononcé par M. Bisignani, qui quittera ses fonctions de directeur général et chef de la direction de l'IATA le 1er juillet 2011. Au cours de la dernière décennie, l'IATA a suscité d'importants changements dans au moins trois grands domaines :

**Sécurité** : la sécurité a été améliorée de 42 %, le taux de pertes de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale étant d'un accident pour 1,6 million de vols en 2010. Les compagnies membres de l'IATA ont rendu obligatoire l'audit de sécurité de la sécurité des opérations de l'IATA (IOSA) et ils ont surpassé l'ensemble de l'industrie, avec une perte de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale pour 4 millions de vols.

**Économies de coûts** : au cours de la dernière décennie, les compagnies aériennes ont effectué d'importantes restructurations pour couper de 9 % les coûts non liés au carburant, augmenter de 24 % l'efficacité énergétique et améliorer de 67 % la productivité de la main-d'œuvre. L'IATA a contribué à rendre l'industrie plus rentable en permettant des économies de 59 milliards \$ US durant la période de 2004 à 2009 : réduction de 7 milliards \$ US en taxation; amélioration de 17 milliards \$ US en termes de coût-efficacité chez les fournisseurs monopolistiques; 17 milliards \$ US grâce au programme Simplifying the Business; et 19 milliards \$ US en gains d'efficacité énergétique et autres projets de réduction des coûts.

**Environnement** : l'IATA a établi un consensus au sein de l'industrie en vue de contrer les changements climatiques par une amélioration de l'efficacité énergétique annuelle moyenne de 1,5 % d'ici 2020, un plafonnement des émissions nettes à compter de 2020 par une croissance neutre en carbone, et une réduction des émissions nettes d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005.

Toutefois, des questions importantes demeurent sans réponse et exigent des solutions immédiates.

**L'IATA exige la mise au point d'un point de contrôle de l'avenir pour assurer la sûreté de l'aviation.** « L'aviation est beaucoup plus sûre aujourd'hui qu'en 2001, au coût de 7,4 milliards \$ US chaque année. Mais nos passagers ne voient que les tracasseries parce que les gouvernements ne travaillent pas de concert. Les passagers devraient pouvoir se rendre du trottoir à la barrière en toute dignité, sans s'arrêter, se dévêtir, défaire leurs bagages, et certainement sans subir des attouchements. Nous devons faire des investissements coordonnés pour assurer des voyages aériens civilisés », soutient M. Bisignani. L'IATA demande des améliorations à la sûreté qui vise à remplacer le concept de point de contrôle aéroportuaire vieux de 40 ans par une approche moderne, fondée sur le risque et qui combine le renseignement et la technologie.

**L'IATA demande à Big Oil de commercialiser des biocarburants durables à des prix concurrentiels.** Les biocarburants durables, avec leur potentiel de réduction de 80 % de l'empreinte carbone de l'industrie, pourraient contribuer de façon très importante au programme de l'industrie visant à respecter ses engagements en matière de changements climatiques. « Big Oil est verte dans ses prétentions, mais pas dans ses actions. Elle préfère empocher 1 billion de dollars de profits réalisés par le Big 5 au cours de la dernière décennie, plutôt que d'investir dans des projets verts », soutient M. Bisignani, qui demande qu'on fixe des cibles relatives à la fourniture de biocarburants d'aviation à prix compétitif.

**L'IATA demande que l'Europe renonce à son projet d'inclure l'aviation internationale dans son mécanisme d'échange de droits d'émission (ETS) à compter de 2012.** Des mesures régionales non coordonnées et punitives créent des distorsions dans les marchés et nuisent aux efforts mondiaux de réduction des émissions. Le système ETS de l'UE représente un prélèvement monétaire de 1,5 milliard \$ US qui ne contribuera en rien à réduire les émissions. BASTA ! (Ça suffit !) Assez des gestes à courte vue de l'Europe. Il est temps de prendre les changements climatiques au sérieux et d'agir honnêtement pour mettre au point des solutions globales », a déclaré M. Bisignani.

**L'IATA demande aux gouvernements de cesser de compromettre la croissance économique par des taxes sur l'aviation.** « Les gouvernements auraient besoin d'un ouvrage de référence sur le rôle de l'aviation comme catalyseur de l'économie. Le premier chapitre s'intitulerait Basta – fini les nouvelles taxes ! » M. Bisignani a notamment pointé du doigt :

- le Royaume-Uni pour sa taxe aérienne de 4,5 milliards \$ US, la plus élevée au monde;
- l'Allemagne pour sa taxe sur les départs, annoncée en juin 2010, à hauteur de 1,3 milliard \$ US;
- l'Autriche, qui a suivi l'exemple de l'Allemagne avec une taxe sur les départs de 119 millions \$ US; et
- l'Inde pour sa taxe de service dont l'impact sur l'aviation s'élève à 450 millions \$ US.

Le gouvernement des Pays-Bas a renoncé à sa taxe de 412 millions \$ US sur les départs parce qu'elle coûtait 1,6 milliard \$ US à l'économie hollandaise. De même, le gouvernement d'Irlande envisage d'annuler sa taxe sur les voyages de 165 millions \$ US parce qu'elle coûte à l'économie 494 millions \$ US et 3 000 emplois.

« Il ne faut pas tuer la poule aux œufs d'or. L'aviation facilite le commerce mondial qui stimule les économies et renfloue les budgets gouvernementaux. Taxez les banquiers qui ont créé le chaos.

Leurs milliards de dollars en bonus devraient aider à réparer les choses », a soutenu M. Bisignani.

– IATA –

**Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :**

Anthony Conci

Directeur des communications corporatives

Centre pour les médias à Singapour : 65 6688 2734

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

**Notes aux rédacteurs :**

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.