



CEAC/UE

CONFÉRENCE

RELEVER LE DÉFI ENVIRONNEMENTAL

**Keynote Address by the EU Vice-President in charge of Transport,
Antonio Tajani**
delivered by
**Roberto Salvarani, Head of Unit in charge of air safety and
environment**

Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de m'associer à M. Almeida de Fonseca pour remercier chaleureusement les autorités suisses, et en particulier M. Leuenberger, qui nous accueillent aujourd'hui. L'organisation de cette conférence UE-CEAC à Genève n'est évidemment pas le fruit du hasard. En raison de son cadre exceptionnel et de sa longue tradition internationale, il s'agit bien évidemment d'une ville idéale pour la tenue d'un événement qui se veut l'occasion d'un dialogue entre l'Europe et ses partenaires des autres continents. Mais c'est aussi en raison de l'attachement de la Suisse à la protection de l'environnement et du rôle moteur joué par le DGAC suisse, M. Raymond Cron, au sein de la CEAC que le choix de la Suisse me semble particulièrement judicieux.

Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs,

Au sein de l'Union européenne, le transport aérien représente aujourd'hui environ 3 millions d'emplois et contribue à près de 8% du PIB. Il s'agit d'un secteur clé pour l'économie européenne. Nous avons donc un intérêt très marqué pour le développement de l'aviation internationale dans son ensemble et toute notre politique en matière de transport aérien visent à en permettre la croissance.

Mais afin d'assurer la poursuite de la croissance du secteur, il est désormais impératif de s'assurer que celle-ci soit véritablement durable. Il s'agit là d'une *conditio sine qua non* pour continuer à bénéficier du soutien des opinions publiques et de l'accroissement de la demande en transport.

L'aviation est malheureusement perçue comme particulièrement inactive en matière de protection environnementale, voire même réticente à s'engager dans la lutte contre le changement climatique. Cet état de fait, s'il est particulièrement évident en Europe, se diffuse au reste du monde.

Les émissions du transport aérien et leur part dans le total des gaz à effet de serre émis – même si elle est aujourd'hui encore modeste – continuent de s'accroître rapidement. Toutes les prévisions de croissance du transport aérien indiquent que ce phénomène devrait se poursuivre et ce malgré la conjoncture économique actuelle défavorable.

Il est de la responsabilité conjointe de l'industrie et les autorités publiques de stopper ce phénomène. Nous devons prendre dans les meilleurs délais les mesures nécessaires pour que le transport aérien contribue comme les autres secteurs économiques à la lutte contre le changement climatique.

Permettez-moi de souligner ici que les fluctuations importantes du prix du pétrole et le climat économique difficile qui affectent actuellement l'industrie du transport aérien, comme d'autres secteurs, ne sauraient nous détourner de cet objectif. Au contraire, ceci doit constituer une raison supplémentaire pour les compagnies aériennes d'accélérer le renouvellement de leur flottes, de rationaliser leurs réseaux, d'améliorer leurs taux de remplissage et plus généralement de prendre toutes les mesures concrètes permettant d'accroître l'efficacité énergétique de leurs opérations.

Dans ce contexte l'Union européenne – reconnaissant qu'il n'existe aucune solution miracle – a développé une approche globale, c'est-à-dire la plus complète possible, pour accompagner les efforts de l'industrie. Notre stratégie comprend des initiatives en matière réglementaire, de R&D, de modernisation de la gestion du trafic aérien et des mesures de marchés.

Ces différentes composantes vous seront présentées en détail et seront débattues d'ici demain.

Je veux cependant souligner dès à présent qu'il serait erroné de penser que l'Europe entend agir essentiellement par le biais de mesures de marché, en particulier le commerce d'émissions, alors que nos partenaires internationaux concentrent eux leurs efforts sur le développement technologique.

L'Union européenne se veut en réalité aujourd'hui à la pointe en matière recherche et développement pour des technologies aéronautiques plus vertes: les moyens sans précédents que nous consacrons aux programmes Clean Sky et SESAR en témoignent. Les budgets de ces deux programmes d'ores et déjà en cours de réalisation atteignent respectivement 1.6 et 2.1 milliards d'euros.

D'autre part, j'ai fait de la modernisation de l'ATM européen, avec l'achèvement du Ciel Unique Européen, une des toutes premières priorités de la Commission européenne d'ici 2012. La réalisation de cette initiative permettra des gains très substantiels en matière d'efficacité énergétique qui bénéficieront à tous les transporteurs aériens opérant en Europe quelques soit leur origine.

Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs

Je ne suis pas sans savoir que les mesures de marché constituent le volet le plus controversé de notre stratégie. Permettez maintenant de revenir sur ce sujet et d'annoncer que le Conseil des ministres de l'UE a décidé d'adopter de manière définitive la directive intégrant l'aviation dans le système européen de commerce d'émissions (ETS) vendredi dernier. Cette mesure

sera donc vraisemblablement en vigueur vers la fin de l'année. Il est donc aujourd'hui indispensable que tous les opérateurs qui sont appelés à participer au système soient correctement informés et puissent s'y préparer dans de bonnes conditions.

L'inclusion de l'aviation dans l'ETS européen a été conçue en application directe des recommandations formulées par l'OACI dès 2004. La communauté aéronautique internationale a reconnu qu'il s'agissait là de la solution présentant le meilleur rapport coût-efficacité environnementale par rapport aux alternatives que sont les redevances et taxes. La Commission est convaincue que cette analyse reste aujourd'hui valable et c'est pourquoi nous mettons en œuvre cette mesure dans le plein respect de nos obligations internationales.

L'ETS européen contient un certain nombre d'éléments particulièrement intéressants pour les opérateurs et les autorités des pays-tiers. En voici cinq qu'il me semble utile de mentionner:

1. Le système offre des possibilités de financements nouveaux pour les pays tiers et un très grand nombre d'entre en seront in fine des "bénéficiaires nets". Tout d'abord parce que tous les opérateurs aériens participants auront la possibilité de compenser jusqu'à 15% de leurs émissions par l'achat de crédits des mécanismes de flexibilité du Protocole de Kyoto. Ceci bénéficiera donc aux pays en développement et aux pays émergents consommateurs de ces crédits.

2. D'autre part, les revenus générés par la mise aux enchères d'une partie des permis d'émissions (15% en 2012) seront consacrés par les Etats membres à la lutte contre le changement climatique. Or la réglementation indique clairement que ces fonds devraient être utilisés notamment dans les pays tiers, en particulier les pays en développement.

3. Le régime d'exemptions mis en place a été conçu pour éviter de pénaliser les opérateurs opérant peu fréquemment dans la Communauté. Même si le principe de non-discrimination s'applique pleinement, les compagnies aériennes des pays tiers représenteront bien entendu l'essentiel des bénéficiaires des exemptions "de minimis" sur la base d'un seuil équivalent à 2 vols vers/depuis la Communauté par jour.

4. Le système permet de reconnaître des mesures adoptées par des pays-tiers comme équivalentes si celle-ci ont un effet au moins similaire en terme de réduction d'émissions. Dans ce cadre, nous pourrions élargir le régime d'exemptions existant pour nous assurer que certains opérateurs ne sont pas mis à contribution deux fois. Mes services se tiennent d'ores et déjà à la disposition des pays tiers qui souhaiteraient faire jouer ces clauses.

5. Dès lors que des pays tiers décident de mettre en place leur propre système de commerce d'émission – et je sais qu'un nombre croissant d'entre eux y travaillent –, le système européen est suffisamment flexible pour envisager de lier les deux initiatives pour élargir leur marché d'émissions. Une telle solution a d'ores et déjà été expérimentée, par exemple avec les autorités norvégiennes.

Mais, au-delà du fonctionnement de l'ETS européen, je veux insister ici sur le fait que nous considérons cette initiative comme une simple première étape vers notre objectif final, qui est de parvenir à un accord international sur des mesures de réduction des gaz à effet de serre issus de l'aviation à mettre en œuvre à l'échelle mondiale. Si un tel accord international est conclu, nous espérons que ce sera le cas rapidement, la Commission s'engage d'ores et déjà à œuvrer pour adapter autant que nécessaire l'ETS afin qu'il puisse s'insérer dans ce nouveau cadre mondial.

A cet égard, je veux saluer les membres du Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique de l'OACI (GIACC) qui sont aujourd'hui présents en grand nombre parmi nous. Nous comptons sur eux pour parvenir à développer un plan d'action international véritablement ambitieux – comme cela est requis par leur mandat. Il est essentiel qu'ils parviennent à la formulation de recommandations susceptibles d'être avalisées à l'automne prochain par l'OACI et de constituer ainsi une contribution crédible de l'aviation aux décisions qui devront être prises lors du sommet de la CCNUCC (UNFCCC) de Copenhague.

Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs,

La Commission européenne, et l'Union européenne dans son ensemble, attache une importance particulière au dialogue avec nos partenaires internationaux :

1. La récente décision d'inclure l'aviation dans l'ETS européen a pris en compte les remarques et critiques formulées par les pays tiers pendant sa préparation. La Commission travaille désormais à l'élaboration des règles détaillées de mise en œuvre et a pour ce faire engagé une consultation avec toutes les parties intéressées. Là encore, nous invitons les opérateurs et autorités non-européens à participer à ce processus et nous transmettre leurs commentaires pour que le système puisse tenir compte de leurs contraintes et intérêts particuliers.

2. Au sein de l'OACI, comme au sein d'autres organisations internationales, l'Europe souhaite contribuer activement et de la manière la plus constructive possible à la définition de solutions mondiales ou coordonnées à l'échelle internationale.

3. Nos programmes européens en matière de recherche aéronautique ou de modernisation de la gestion du trafic aérien ont tous une dimension extérieure et prévoient des possibilités de coopération avec des pays tiers. A ce titre, certaines initiatives transatlantiques que nous mettons en place avec nos amis américains, telles qu'AIRE ou la coordination SESAR-NextGen, sont exemplaires. Mais il y a là de nombreuses autres opportunités de coopération avec nos partenaires internationaux que nous souhaiterions exploiter d'avantage.

Cette conférence est à l'évidence une excellente opportunité pour approfondir ce dialogue et développer la coopération internationale que j'appelle de mes vœux. Je vous souhaite à tous

de profiter pleinement de cette occasion pour obtenir des informations et faire part de vos points de vue aux représentants de la Commission et des Etats membres de l'Union européenne qui se tiennent à votre disposition pendant ces deux jours.