

Sommet européen de l'Aviation (Bordeaux – 17-19 novembre 2008) Compte-rendu

- 1) Contexte et objectifs
- 2) Le sommet européen de l'aviation civile 2008 organisé à Bordeaux du 17 au 19 novembre a eu pour thème l'aviation et l'environnement.
- 3) Il a réuni le secrétaire d'Etat français chargé des transports, le vice-président de la Commission européenne en charge des transports, les directeurs généraux de l'aviation civile et les directeurs des services de navigation aérienne des Etats membres de l'Union européenne. Y participaient aussi des représentants de la Commission et du Parlement européens, du secteur aéronautique et des associations environnementales.
- 4) Le sommet a proposé de suivre une approche globale présentant les enjeux et les moyens de réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement et le climat. Les tables-rondes ont porté sur plusieurs thématiques : la recherche et le développement, la modernisation des systèmes de contrôle de la navigation aérienne, le rôle des aéroports et les mesures d'incitation économique.
- 5) D'importants programmes européens ont déjà été engagés, notamment l'initiative « Clean Sky » sous l'impulsion de l'ACARE (Advisory Council for Aeronautics Research in Europe), qui regroupe des représentants des Etats, de la Commission et des industriels dans le but d'améliorer la situation concurrentielle de l'Union européenne dans le domaine aéronautique.
- 6) Les participants ont pu évaluer les économies en carburant et en CO2 attendues de la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien, dont le projet SESAR, volet technologique du projet de Ciel unique européen, qui vise à réformer en profondeur l'organisation du contrôle aérien en Europe. Un autre volet de la constitution du « Ciel unique européen » consiste en la création de « blocs d'espace aériens fonctionnels » (FABs), permettant d'assurer une gestion plus intégrée de l'espace aérien, indépendamment des frontières existantes.
- 7) C'est pourquoi le sommet européen de l'aviation 2008 a accueilli deux événements importants : la signature de la déclaration d'intention de fondation du FAB « Europe central », le plus important d'Europe, par les six Etats fondateurs : Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas et Suisse et celle des accords contractuels de l'initiative « Clean Sky ».
- 8)
- 2) Le programme SESAR
- 9) Le projet SESAR doit permettre à terme d'assurer une plus grande efficacité dans la gestion de la sécurité des vols, tout en permettant de minimiser l'impact du transport aérien sur l'environnement. L'une des priorités du programme SESAR est de réduire de 10% l'incidence environnementale de chaque vol, sachant que, d'après les estimations actuelles, l'aviation génère 2% des émissions de CO2 dans le monde.
- 10) Pourquoi SESAR ?
- 11) Le transport aérien est un secteur qui fait face aujourd'hui à de nombreuses contraintes. Coût, efficacité, respect de l'environnement, sûreté et sécurité sont désormais des dimensions incontournables du transport.
- 12) A l'heure actuelle, les techniques de base utilisées par le contrôle aérien datent de plusieurs décennies. SESAR doit permettre d'assurer un bond technologique.
- 13) SESAR généralisera l'emploi des moyens modernes de navigation satellitaires pour mettre en œuvre des procédures plus précises, moins bruyantes et plus économes en carburant. On peut citer des approches avec guidage vertical, à forte pente ou segmentées réduisant les survols des zones à forte densité de population.
- 14) Les objectifs fixés par le programme SESAR à l'horizon 2020 sont les suivants :

- 15) - multiplication par 3 de la capacité de l'infrastructure de contrôle aérien en Europe, ce qui permettra de considérablement réduire les retards au sol ou en l'air ;
- 16) - diminution de 10% de l'impact environnemental des vols, notamment les émissions de gaz à effets de serre ;
- 17) - multiplication de la sécurité par 3 ;
- 18) Les ministres des transports de l'Union européenne ont adopté, lors du Conseil du 9 octobre, une résolution permettant le lancement de la phase de développement du programme SESAR.
- 19) AIRE – Coopération Europe-Etats-Unis pour des vols plus écologiques
- 20) L'Initiative transatlantique d'interopérabilité pour la réduction des émissions (AIRE), conclue entre l'Europe et les Etats-Unis, est un programme qui vise à améliorer l'efficacité énergétique et réduire les émissions des moteurs ainsi que les nuisances sonores des aéronefs. Il a pour vocation d'accélérer la mise en œuvre de procédures respectueuses de l'environnement pour toutes les phases de vol et de valider les retombées de ces améliorations.
- 21)

3) Les blocs d'espace aériens fonctionnels dans le Ciel unique européen

- 22) En application du règlement européen (CE) 551/04 sur l'organisation et l'utilisation de l'espace aérien dans le Ciel unique européen, les Etats membres de la Communauté européenne se sont engagés à reconfigurer l'espace aérien supérieur en blocs d'espace aérien fonctionnels, avec l'objectif d'aboutir à une capacité et une efficacité maximale du système de gestion du trafic aérien.
- 23) Ces dernières années, les initiatives suivantes ont été lancées en vue de créer des FABs en Europe :
 - 24) - Centre de contrôle aérien en espace supérieur nordique (Danemark-Suède) ;
 - 25) - FAB Nord-Est (Danemark, Suède, Finlande, Norvège, Islande, Estonie) ;
 - 26) - Royaume-Uni-Irlande ;
 - 27) - Espagne-Portugal ;
 - 28) - Europe du Sud-Est (République tchèque, République slovaque, Hongrie, Autriche, Slovénie, Croatie, Serbie) ;
 - 29) - Blue Med (Italie, Grèce, Chypre, Malte) ;
 - 30) - Danube (Bulgarie, Roumanie) ;
 - 31) - Lituanie (Lituanie, Pologne) ;
 - 32) - FAB Europe Central.
- 33) Avec un espace aérien accueillant 55% de tout le trafic aérien européen, le projet FABEC, FAB Europe Central est de loin le plus important de ces projets. Aux termes de la proposition de règlement présentée par la Commission le 24 juin 2008 et modifiant les règlements du Ciel unique européen de 2004, la mise en œuvre de tous les FABs devrait être achevée en 2012.
- 34)

4) Les mesures de régulation économique. L'inclusion de l'aviation dans l'ETS

- 35) L'Union européenne s'est fixée pour objectif de réduire unilatéralement de 20% ses émissions de gaz à effet de serre en 2020 et de 30% dans le cadre d'un accord mondial ambitieux sur un régime de lutte contre le changement climatique pour l'après 2012.
- 36) Le secteur de l'aviation internationale, qui ne fait pas partie du champ des engagements chiffrés des Etats au titre du protocole de Kyoto, devrait également participer à cet objectif, compte tenu de son impact sur l'environnement.
- 37) Malgré la conjoncture économique défavorable, la croissance du secteur de l'aviation à long terme devrait rester supérieure aux gains de performance technologiques.
- 38) L'intégration de l'aviation dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE), a été considérée par l'Europe comme constituant la mesure de régulation économique la plus efficace sur le plan environnemental.

39) Cette solution européenne a été envisagée comme une première étape vers la mise en place d'un mécanisme global destiné à limiter les émissions du transport aérien.

40)

5) Citations : D.BUSSEREAU, C. de COURSON, D.CALLEJA, G.SAVARY, M.RUETE,

41) Dominique BUSSEureau, Secrétaire d'Etat aux Transports

42) Dominique BUSSEureau a réaffirmé à cette occasion l'engagement plein et entier de la France dans les différents programmes de recherche et de développement, jugeant que la poursuite de ces projets est « fondamentale » pour le développement durable du transport aérien.

43) « Le secteur aérien doit relever plusieurs défis : un défi économique, un défi énergétique et un défi environnemental. Toutefois l'avancée des programmes européens me rendent confiant dans la capacité de l'Europe à les relever », a déclaré D.BUSSEureau.

44) Charles de COURSON, Député (NC) et Rapporteur du budget « Transports aériens »

45) Pour C. de COURSON le ciel unique européen n'est pas réaliste. Le Député estime que l'objectif affiché d'une réduction d'au moins 6% de la quantité de CO2 émise par le secteur de l'aviation ne peut être atteint à l'heure actuelle.

46) « Les objectifs du programme SESAR, le volet technologique du ciel unique européen, d'économiser 4,8 millions de tonnes de CO2 par an, soit entre 6% et 12% du total des émissions du secteur de l'aviation, ne sont pas réalistes » pour C. de COURSON.

47) Le rapporteur du budget de l'Aviation civile pense qu'il faut viser la moitié des chiffres annoncés. « L'équilibre entre les gains en émissions de gaz et de bruit est délicat. Les relations sont complexes car on améliore l'un au détriment de l'autre », souligne C. de COURSON.

48) Il y a un équilibre à trouver (via Taxe environnementale) entre réduction des gaz à effet de serre et le bruit.

49) « Nos concitoyens sont surtout sensibles au bruit ». Paradoxalement, les taxes sur les nuisances sonores aériennes rapportent 60 millions d'euros par an alors que les quotas de CO2 représenteront des recettes beaucoup plus importantes. Le Député demande également que le découpage de l'espace aérien entre les civils et les militaires soit revu et se rapproche du modèle allemand.

50) Daniel CALLEJA, DG TREN Commission Européenne, Directeur « Transport aérien »

51) M.CALLEJA a rappelé le calendrier des objectifs ACARE (2020) et CLEAN SKY (2014) Selon lui, la réduction de la consommation entraînera une réduction des émissions.

52)

53) Il y a la nécessité de faire émerger de nouvelles ruptures technologiques afin de répondre aux attentes des compagnies (notamment sur la question de la succession de l'A 320).

54) M.CALLEJA a indiqué que le transport aérien allait poursuivre sa croissance malgré la crise économique. Actuellement, il regrette que le système européen de contrôle aérien soit fragmenté. Cette fragmentation entraîne des difficultés pour gérer la croissance.

55) En Europe, il y a aujourd'hui 10 millions de vols et il y en aura plus de 17 millions en 2020.

56) 33 000 vols sont contrôlés par jour contre plus de 50 000 en 2020.

57) Il n'y a pas de ciel unique mais une superposition de systèmes, chacun étant contrôlé par un Etat.

58) L'Europe se doit de conjuguer deux remèdes :

59)

1°) renforcer les règles européennes

60) M.CALLEJA a rappelé l'initiative « Ciel unique » avec le 1er paquet adopté en 2004. M. TAJANI, Vice-Président de la Commission européenne, a proposé qu'un 2ème paquet ciel unique soit proposé. On attend un accord politique sur celui-ci le 9 décembre 2008

61)

M. CALLEJA a demandé une mise en œuvre accélérée des blocs d'espaces fonctionnels (FABs)

- 62) S'agissant de la sécurité, la Commission européenne propose d'étendre les compétences de l'AESA.
- 63) Enfin, M.CALLEJA a proposé le lancement d'un observatoire pour la capacité aéroportuaire.
- 64) 2°) volet technologique
- 65) Selon M.CALLEJA, le programme SESAR est apte à générer un trafic qui sera trois fois plus important, avec moins de consommation et moins de coûts.
- 66) SESAR a pour objectif d'augmenter la performance environnementale avec comme objectif une réduction de 10% des émissions sur chaque vol.
- 67) M.CALLEJA prône un transport aérien plus vert grâce à une meilleure gestion des vols.
- 68) Il convient que la technologie n'est pas suffisante pour réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement et qu'il y a donc la nécessité de prendre des mesures réglementaires.
- 69) Il s'agit selon lui de définir un réseau transeuropéen et de se demander si le réseau qui sera défini permettra de réduire de 50% le CO2 en 2020 ?
- 70) G.SAVARY, Député européen, Vice-Président de la Commission Transports, Parlement européen
- 71) M. SAVARY a insisté sur l'idée que l'Europe est devenue beaucoup plus intergouvernementale que communautaire. Il y a le réflexe du principe de subsidiarité qui demeure.
- 72) Il a annoncé qu'un acte législatif sur le bruit devait être programmé prochainement. (transposition ensuite en droit français).
- 73) Mathias RUETE, Directeur général de la DG TREN, Commission européenne
- 74) M.RUETE a précisé que les négociations actuelles portaient sur le paquet « changement climatique ». Et M.RUETE a posé la question : le remplacement du kérosène par du biocarburant est-il envisageable en 2014 ?
- 75) M.RUETE a rappelé que Directive « Bruit » (2002/30) avait fait l'objet d'une évaluation (cf. rapport du 15 février 2008). Il a indiqué qu'une nouvelle proposition législative interviendrait en ce sens vers fin 2009-début 2010.
- 76)