

**Conférence ministérielle sur les problématiques d'énergie et d'environnement
dans les transports (MEET)**

Tokyo, 14 au 16 janvier 2008

**Discours de Dominique Bussereau
sur le transport aérien**

Monsieur le Ministre (KANEKO)

Mes chers collègues,

Monsieur le Vice-président de la Commission européenne,

**Monsieur le Secrétaire général de l'Association des nations d'Asie du
Sud Est,**

**Monsieur Le Secrétaire exécutif de la Convention cadre des Nations
Unies sur les changements climatiques,**

**Monsieur le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile
internationale,**

**Monsieur le Secrétaire général de l'Organisation maritime
internationale,**

Monsieur le Secrétaire général du Forum international des transports,

Monsieur le Directeur exécutif de l'Agence internationale de l'énergie,

**Ce matin, nous avons ensemble abordé la question des transports
terrestres. Nous voici maintenant réunis pour traiter celle des
transports aériens. Je souhaiterais le faire en tant que ministre français,
qui vient de présider durant 6 mois le Conseil des ministres des
transports de l'Union européenne.**

Permettez-moi tout d'abord de rappeler deux chiffres : en Europe, le transport aérien représente environ 3 millions d'emplois, contribuant ainsi à près de 8% du produit intérieur brut de l'Union européenne.

Ce secteur est donc un secteur clé de notre économie, dont nous devons préserver la croissance.

Toutefois, nous ne pouvons négliger le fait que l'aviation dans son ensemble est aussi responsable de près de 3% des émissions mondiales de CO2 d'origine humaine. Ce pourcentage n'est pas considérable, mais nous ne devons pas oublier que la demande de transport aérien connaît une croissance voisine de 5% par an.

En se basant sur le dernier rapport du GIEC, l'Union européenne s'est fixée l'objectif de limiter à deux degrés celsius l'augmentation de la température d'origine humaine. Pour cela, nous devons dès maintenant, travailler à contrôler - et si possible à réduire - ces émissions de CO2.

L'Europe, vous le savez, s'est aussi fixée pour 2020 de nombreux objectifs. Elle veut notamment réduire de 50% les émissions de CO2 dans l'aviation, grâce à une baisse drastique de la consommation énergétique et réduire de 80% les émissions des oxydes d'azote (NOx).

Pour réaliser ces objectifs, nous avons décidé plusieurs programmes, financés à la fois par les Etats et par les industriels.

Ainsi, avec un budget de 1,6 milliards d'euros, le programme CLEANSKY, lancé en février 2008, permettra de développer une nouvelle génération d'avions dont les technologies réduiront significativement l'ensemble des nuisances liées à leur fonctionnement.

Nous avons aussi mis en place le programme SESAR, un programme de recherche sur la gestion du trafic aérien, inauguré en décembre 2008, et doté d'un budget de 2,1 milliards d'euros. Ce programme nous permettra de moderniser nos systèmes de navigation aérienne et surtout à mettre en place une gestion intégrée du contrôle aérien. En mettant fin au morcellement actuel du contrôle en Europe, assuré successivement tout au long des routes aériennes par chacun des Etats survolés, nous pourrons réduire les parcours des avions, donc leur consommation en carburant, donc leurs émissions polluantes.

A titre d'exemple, entre les villes d'Amsterdam et de Milan, le trajet pourrait être raccourci de 155 kilomètres par vol (soit une économie de plus de 22%), ce qui représente une économie de 448 kilos de carburant et de 1.413 kilos de CO2 par vol.

Nous estimons que les économies de carburant qui découleront de la mise en place de ce Ciel unique devraient permettre aux compagnies aériennes de réduire leurs émissions de CO2 de seize millions de tonnes. Elles devraient aussi pouvoir économiser deux à trois milliards d'euros par an.

Mais nous pensons qu'assurer un développement durable de l'aviation nécessite aussi d'instaurer des mesures économiques pour limiter les émissions. De telles mesures économiques ont déjà été mises en place en Europe dans d'autres domaines : il s'agit du système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

Nous avons décidé d'inclure progressivement, à partir de 2012, l'aviation dans ce système. Je sais que certains Etats considèrent que l'Europe aurait dû procéder à davantage de concertation avant de prendre une telle mesure. Il nous semblait pour notre part urgent d'agir, mais nous sommes bien entendu parfaitement disposés à mener un

dialogue efficace avec ces pays, dans le cadre de relations bilatérales ainsi que dans celui de l'OACI.

C'est d'ailleurs dans ce but que nous participons activement aux travaux du groupe de l'OACI sur le changement climatique (le GIACC), qui remettra en juin 2009 un plan global en vue des discussions de fin 2009, à Copenhague.

Bien entendu, nous avons également à l'esprit le fait que l'élaboration d'un régime de limitation des émissions devra tenir compte des cas particuliers de certains pays en développement.

Nous sommes donc disposés à mener une coopération à la fois globale et ouverte en matière aéronautique car c'est à cette seule condition que nous pourrons ensemble relever le défi que constitue le réchauffement de notre planète.

Je vous remercie de votre attention.