



Allocution du Secrétaire général
devant l'ACNU

(Montréal, le 9 décembre 2010)

1. J'aimerais à mon tour vous souhaiter la bienvenue à l'OACI. Considérez la maison de l'OACI comme la vôtre.
2. L'aviation est une des industries les plus fascinantes au monde. Elle nous transporte aux quatre coins de la planète, nous fait découvrir peuples et cultures, et est devenue en quelques décennies un pilier de notre économie globale. Il est difficile d'imaginer un monde sans l'avion.
3. C'est aussi une industrie en perpétuelle mutation du fait du nombre de facteurs endogènes aussi bien qu'exogènes, qu'il s'agisse des fluctuations du coût du carburant ; des tentatives d'attentats terroristes; de la nécessité de répondre aux exigences des consommateurs tout en exerçant un contrôle serré des coûts d'exploitation; de la conjoncture économique mondiale; mais aussi de la nécessité de répondre aux défis de la lutte aux changements climatiques.
4. Pour répondre à certains de ces défis, je me propose d'aborder au cours des prochaines minutes, trois axes d'intervention de l'OACI, qui correspondent à nos trois objectifs stratégiques, c'est-à-dire la sécurité, la sûreté et le développement durable de l'aviation civile internationale.

Sécurité

5. Penchons nous d'abord sur la sécurité. J'en profite pour faire la distinction entre sécurité et sûreté. Par sécurité, j'entends tout ce qui touche aux dimensions technique et opérationnelle de l'aviation, par rapport aux actes de terrorisme, qui eux relèvent de la sûreté.
6. Il ne fait aucun doute que l'avion est de loin le moyen de transport de masse le plus sécuritaire qui soit, et ce malgré le nombre sans cesse croissant de passagers et de vols.
7. Et pourtant, un accident est toujours un de trop, tout comme une seule perte de vie demeure inacceptable. Alors comment améliorer un système qui fonctionne déjà presque sans faille ?
8. La réponse a été donnée à notre 37^{ème} session de l'Assemblée en septembre/octobre de cette année lorsque nos 190 États membres ont adopté une stratégie proactive avec l'appui soutenu de nos partenaires de l'industrie.

9. Cette stratégie s'appuie, comme il se doit en cette ère de transparence et de l'Internet, sur un plus grand partage de renseignements entre les États et les parties prenantes de l'ensemble du secteur de l'aviation.
10. Chacun de ces acteurs dispose d'une masse de données mais ceux-ci sont comme des silos hermétiques. Il s'agit de les ouvrir et d'en mélanger les contenus.
11. Un accès partagé à l'information nous permettra donc de mieux analyser, et donc de mieux prédire les éléments de risque. Nous pourrions ainsi intervenir de façon plus rapide et plus efficace, avant que des accidents ne se produisent et sauver des vies.
12. J'ajoute qu'il y a urgence en la matière. En 2020, le nombre de passagers pourrait atteindre environ 4 milliards, comparé à 2,3 cette année. Si nous n'agissons pas de façon agressive et systématique, nous pourrions être témoins d'un accident majeur toutes les deux semaines.
13. C'est pourquoi, au cours de l'Assemblée, nous sommes rapidement passés de la parole à l'acte, en signant un Protocole d'accord avec l'Union européenne, le ministère des Transports des États-Unis et l'Association du transport aérien international. D'autres organisations pourraient se joindre à nous comme la 'Flight Safety Foundation'.
14. Cette entente multipartite verra la création d'un Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité. L'OACI coordonnera la collecte et l'analyse des renseignements, leur échange entre les membres du système et leur diffusion dans la communauté aéronautique mondiale. Mon intention est d'assurer éventuellement l'accès du public à ces informations.
15. L'autre décision significative qu'a prise l'Assemblée en matière de sécurité a été d'approuver un plan d'action pour résoudre le grave problème de la sécurité des pistes. Il faut savoir que la plupart des accidents et incidents graves entraînant des décès surviennent au moment du décollage et de l'atterrissage. En réunissant des représentants de transporteurs aériens, d'aéroports, de fournisseurs de services de navigation aérienne et d'organismes de réglementation, nous viendrons à bout de cet ennemi numéro un de la sécurité aérienne.
16. En 2020, j'ai la ferme conviction que nous réussirons, malgré une forte croissance du trafic aérien, à réduire sensiblement le taux d'accidents partout dans le monde, grâce à la collaboration entre États et industrie du transport aérien.

Sûreté

17. L'union fait aussi la force en ce qui a trait à la sûreté de l'aviation. Dans ce domaine, nous poursuivons depuis toujours un objectif à deux volets – l'amélioration constante de la sûreté à l'échelle mondiale et l'efficacité accrue des opérations aériennes, particulièrement le transit rapide des passagers aux aéroports.
18. Le défi est de taille et complexe. Des procédures trop lourdes ou contraignantes auraient pour effet de paralyser le transport aérien, alors que des mesures trop libérales pourraient le mettre en péril.
19. Afin d'atteindre et maintenir cet équilibre, l'Assemblée a adopté à l'unanimité une déclaration incitant la communauté internationale à réaffirmer son engagement à renforcer la sûreté d'une manière proactive et par une collaboration poussée avec l'industrie.

20. Cela passe, entre autres choses, par l'application de technologies plus performantes pour la détection des articles interdits, et en particulier les explosifs liquides et plastiques, le renforcement des normes internationales, l'amélioration du partage des renseignements sur les passagers et une aide aux États qui en ont besoin pour développer leurs capacités d'intervention.
21. Cette stratégie en matière de sûreté reflète nos priorités essentielles, qu'il s'agisse de la prévention de nouvelles formes d'attaque, de la rationalisation des procédures de contrôle de sûreté pour en assurer l'efficacité, et des mesures permettant aux États de mieux superviser la sûreté de l'aviation sur leur territoire.
22. L'attentat manqué contre un avion de ligne le 25 décembre 2009 et les tentatives d'attentats qui ont ciblé le fret il y a quelques semaines ont provoqué une onde de choc au sein de la communauté internationale. Ils confirment que l'aviation demeure une cible privilégiée des terroristes et que les techniques utilisées sont de plus en plus variées.
23. La réalité est que le terroriste n'a qu'à réussir une fois pour atteindre son but de déstabilisation, alors que nous n'avons pas droit à l'erreur.
24. Autre message des incidents que je viens de citer – les activités terroristes transcendent les frontières. Le point de départ de ces actes se situe souvent dans un autre pays ou sur un autre continent. C'est pourquoi, au lendemain de l'attentat manqué de décembre 2009, j'ai décidé l'organisation de conférences régionales ministérielles aux quatre coins de la planète, auxquelles ont participé des représentants de l'industrie, et ce afin de parvenir à une réponse commune face à ce qui constitue une menace globale.
25. Je voudrais souligner un autre élément de notre lutte contre le terrorisme. Le 10 septembre dernier, une conférence diplomatique tenue sous l'égide de l'OACI a adopté deux traités visant la suppression des actes illicites à l'endroit de l'aviation civile. Il s'agit de l'élargissement de la criminalisation dans l'utilisation d'aéronefs comme arme de destruction et de l'utilisation de matières dangereuses lors d'attaques contre des avions ou des cibles terrestres.
26. Le transport d'armes biologiques, chimiques ou nucléaires sera passible de poursuites judiciaires, de même que le simple geste de proférer des menaces. Au terme de cette conférence, il ne fait aucun doute que le mot d'ordre est lancé – tolérance zéro !
27. Somme toute, bien que la partie de soit jamais gagnée, nous devons nous réjouir que le nombre d'incidents ait sensiblement diminué depuis les attentats du 11 septembre 2001. Les nombreuses mesures opérationnelles et administratives mises en place pour sécuriser non seulement les aéronefs mais l'ensemble des points de contacts où les terroristes peuvent se manifester ont de toute évidence porté fruits.

L'Environnement

28. Passons maintenant à l'environnement. Avant d'entrer dans le vif du sujet, je me permettrai le commentaire suivant.
29. Pendant plus de quarante ans, nous avons travaillé d'arrache pieds, de concert avec tous nos partenaires, afin de réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement et les populations

avoisinent des aéroports. Au cours des dernières années, ces efforts se sont étendus au changement climatique.

30. Aujourd'hui, un avion de ligne a un rendement énergétique de plus 70 pour cent supérieur à un modèle des années soixante. Il est aussi beaucoup plus silencieux, même si plusieurs fois plus gros. À preuve le géant des airs, l'Airbus A 380, et bientôt le Boeing 787. L'ensemble du secteur de l'aviation ne contribue qu'à 2 pour cent des émissions de CO₂ issue de l'activité humaine.
31. Et pourtant, l'aviation est toujours perçue comme la bête noire des environnementalistes, et pour la plupart des médias, pour ne nommer que ceux-là.
32. À qui la faute ? Je crois que nous avons à faire notre propre mea culpa. Notre dossier est bon mais nous n'avons pas su d'évidence le vendre. Il ne suffit pas d'agir, encore faut-il le faire savoir.
33. Alors, je vous annonce ce soir la bonne nouvelle !
34. Lors de l'Assemblée, une résolution de nos États membres a fait en sorte que l'OACI devienne la première institution des Nations Unies à mettre en place un accord harmonisé à l'échelle mondiale pour réduire ses émissions de CO₂.
35. Cet accord historique comporte :
 - l'objectif mondial d'une amélioration annuelle de 2 pour cent du rendement du carburant jusqu'en 2050,
 - un cadre mondial pour le développement et la généralisation de carburants de remplacement durables pour l'aviation et
 - une échéance de 2013 pour la mise en place d'une norme sur les émissions de CO₂ des moteurs d'avions.
36. Il y a aussi l'élaboration de mécanismes de transfert de technologies aux pays en développement, l'obligation pour les États de soumettre à l'OACI leurs plans d'action en vue d'atteindre les buts fixés par l'Organisation, l'aide à apporter aux États pour la réalisation de leurs objectifs respectifs, et des dispenses de l'application des mesures fondées sur le marché pour les États ayant de très faibles émissions en raison d'un petit volume de trafic.
37. Ceci prouve que la communauté aéronautique internationale prend ses responsabilités au sérieux.

Efficacité

38. En terminant, j'aimerais souligner une autre décision de l'Assemblée qui aura un impact sur l'ensemble du transport aérien.
39. Une gestion plus efficace du trafic aérien réduit la consommation de carburant et, par le fait même, les émissions de gaz à effet de serre, et aussi les dépenses d'exploitation des transporteurs.
40. C'est pourquoi l'Assemblée a entériné nos propositions visant à orienter les investissements d'une valeur estimée à 50 milliards dollars des États-Unis que les États consacreront à l'amélioration de l'infrastructure aéronautique au cours des 10 prochaines années.

41. Dans la mise en place de ce Plan mondial de navigation aérienne, l'OACI jouera un rôle de coordonnateur pour faciliter l'harmonisation d'un vaste éventail de programmes régionaux de grande ampleur.
42. Mesdames et messieurs, au cours des dernières minutes, je n'ai fait qu'effleurer les défis et les enjeux de l'aviation civile internationale en ce début du 21e siècle.
43. Tout comme elle le fait depuis 1944, l'OACI continuera d'exercer le leadership qui lui revient afin d'assurer que le transport aérien puisse continuer à bien servir tous les peuples de la terre.
44. Je vous remercie de votre présence à cette conférence et de votre attention.

— — — — —