



Allocution du Secrétaire général
devant la Chambre de commerce française au Canada
« Les défis et enjeux de l'aviation civile internationale »
(Montréal, le 17 février 2011)

1. Je tiens en premier lieu à remercier la Chambre de commerce française au Canada pour l'opportunité qui m'est offerte de m'adresser à un auditoire prestigieux.
2. Je me propose d'aborder le thème de ma conférence du point de vue de chacune et de chacun d'entre vous.
3. Si je ne m'abuse vous êtes, pour la plupart, de grands voyageurs. Ce que vous voulez, c'est prendre l'avion avec la certitude que vous arriverez à bon port, que vous serez traités comme il se doit lors de vos déplacements, et que le tout se fera dans le plus grand respect de notre environnement.
4. Je suis ici pour vous dire que telle est précisément notre mission à l'OACI: assurer la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et le développement durable du transport aérien.
5. Par durable, j'entends un développement qui tienne compte à la fois de notre responsabilité sociale face à l'environnement et de la recherche de la rentabilité, les deux objectifs étant étroitement liés. En effet, la santé financière de l'industrie du transport aérien est essentielle au dynamisme de notre économie mondiale.
6. Quelques chiffres pour vous situer le poids du secteur de l'aviation civile internationale : Les compagnies aériennes ont transporté en 2010 quelque 2,5 milliards de passagers et 43 millions de tonnes de marchandises. Le secteur représente environ 8 pour cent du produit intérieur brut mondial et procure de l'emploi à 32 millions de personnes.
7. À l'inverse, la suspension des services offerts par l'aviation peut être dévastatrice. Un exemple : À la suite de l'éruption du volcan islandais l'an dernier, des milliers de vols ont été annulés en Europe, mais aussi dans les régions avoisinantes. Du paysan Kényan qui n'a pu exporter ses cultures maraîchères à l'homme d'affaires qui a dû annuler ses réunions, les conséquences économiques ont été lourdes et l'industrie a subi des pertes évaluées à 1,7 milliards de dollars.

Sécurité

8. Je reviens donc à notre mission, à commencer par la sécurité.
9. Quand je dis sécurité, je veux dire les dimensions techniques et opérationnelles de l'aviation, par rapport à la sûreté, qui elle traite essentiellement des actes de terrorisme.
10. Vous en conviendrez, l'aviation est de loin le moyen de transport de masse le plus sécuritaire qui soit.

11. Notre défi est donc de taille - améliorer davantage la sécurité dans un contexte de croissance soutenue, de l'ordre d'environ 4,6 pour cent par année.
12. D'ici à 2030, il est prévu que le nombre de passagers passera en effet de 2,5 milliards à 5 milliards par année. Plus important, le nombre de vols passera de 26 millions à plus de 50 millions.
13. Conséquence directe, une plus grande densité de trafic à prévoir dans les airs et aux aéroports, surtout dans les marchés en pleine expansion de l'Asie, du Moyen-Orient et de l'Amérique latine.
14. Et qui dit plus grande densité dit risque accru d'accidents, mais aussi de congestion et de délais. Voilà ce qu'il nous faut éviter.
15. Quelle est donc notre stratégie dans ce domaine ?
16. Elle passe en premier lieu par une plus grande efficacité dans la gestion du trafic aérien. Pour y arriver, nous allons assurer l'harmonisation, sous l'égide de l'OACI, des projets de modernisation des systèmes de navigation aérienne mis en place par la Communauté européenne, les États-Unis et le Japon. Les efforts en ce sens sont très prometteurs. Au cours des 10 prochaines années, les États consacreront au développement de leur infrastructure aéronautique des investissements de l'ordre de quelque cent vingt milliards de dollars US.
17. Des plans initiaux seront présentés aux États au Forum mondial de navigation aérienne qui se tiendra en septembre 2011, pour être finalisés en novembre 2012, à la 12e Conférence de navigation aérienne qui se tiendra au siège de l'OACI.
18. L'efficacité de la navigation aérienne passe également par une meilleure collaboration entre les autorités d'aviation civiles et militaires. Il faut savoir qu'une très petite partie de l'espace aérien est consacrée à l'aviation civile. Un plus grand accès à l'espace aérien militaire mènerait à plus de flexibilité opérationnelle pour les transporteurs, un objectif hautement souhaitable surtout en périodes de pointe.
19. Le dialogue que nous avons suscité entre les deux instances nous place sur la bonne voie et je suis confiant quant aux résultats à venir.
20. La congestion du trafic peut aussi entraîner une augmentation des accidents et incidents graves au moment du décollage et de l'atterrissage des avions. C'est aujourd'hui la cause première des décès en aviation. Encore une fois, notre démarche est pluridisciplinaire et réunit des représentants des transporteurs aériens, des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des organismes en charge de la réglementation. Nous y travaillons et en mai 2012, nous accueillerons à Montréal le Symposium mondial sur la sécurité des pistes, prélude j'en suis certain à des solutions concrètes et pratiques.
21. Ce qui nous préoccupe également est la charge de travail et la fatigue des équipages. Ces facteurs ont déjà causé plusieurs accidents entraînant des pertes de vies. L'OACI a pris l'initiative en créant un groupe de travail pour développer de nouvelles normes et procédures en la matière. La réaction des autorités réglementaires et de l'industrie est très positive et laisse entrevoir d'importantes percées dans la gestion des risques liés à la fatigue.

22. Un autre défi que nous devons relever est le risque de manque de main d'œuvre qualifiée, et ce pour la première fois de notre histoire. Au cours des prochaines années, il faudra embaucher des centaines de milliers de pilotes, de contrôleurs, de mécaniciens et autres professionnels. La raison en est simple, la vague initiale de retraités parmi les baby boomers et l'explosion de la demande dans les marchés émergents.
23. Il faut admettre que les carrières dans notre secteur ne sont plus aussi attrayantes que par le passé. Elles n'attirent plus autant les jeunes. Il nous faut donc faire preuve d'imagination et accélérer la cadence au niveau du recrutement et de la formation.
24. Nous avons beau être dans la génération Twitter, nous continuons parfois à enseigner selon la bonne vieille formule de la craie et de l'ardoise. Il nous faut une meilleure intégration des simulateurs et autres technologies de pointe. Et nous devons ajuster la réglementation afin de permettre une plus grande mobilité de la main d'œuvre à l'échelle de la planète.
25. De concert avec les États, l'industrie et les institutions de formation à travers le monde, nous devons redoubler d'effort afin de remédier à cette situation avant qu'elle ne devienne problématique.
26. Enfin, en cette ère de transparence, il nous faut miser sur un plus grand partage de renseignements entre les États et l'ensemble des parties prenantes du secteur de l'aviation. Un meilleur accès aux informations essentielles à la sécurité nous permettra de mieux analyser, et donc de mieux prédire les risques. Nous pourrions ainsi intervenir avant que des accidents ne se produisent.
27. C'est une des initiatives qui me tient le plus à cœur. C'est pourquoi, j'ai signé lors de notre Assemblée, un accord avec le Commissaire en charge des transports à l'Union européenne, le Ministre des Transports des États-Unis et le Directeur général de l'IATA. Cette entente multipartite vise à créer un Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité. L'OACI coordonnera la collecte et l'analyse des données, leur échange entre les membres du système et leur diffusion dans la communauté aéronautique mondiale.
28. Cette première partie de mon exposé aura, je l'espère, mis en relief les initiatives de l'OACI pour assurer votre sécurité et mis en valeur la nature même de notre organisation – un forum mondial efficace et privilégié où se retrouvent États et industrie... notre but commun étant l'intégrité et la croissance soutenue de ce moteur indispensable à l'économie mondiale.

Sûreté

29. L'union fait aussi la force en ce qui a trait à la sûreté de l'aviation. Dans ce domaine, nous poursuivons un double objectif, d'une part l'amélioration constante de la sûreté à l'échelle mondiale et, d'autre part, l'efficacité accrue des opérations, avec pour priorité le transit rapide des passagers aux aéroports.
30. C'est un équilibre difficile à maintenir. Des procédures trop lourdes ou contraignantes peuvent paralyser le transport aérien, alors que des mesures trop libérales pourraient mettre les passagers et les équipages en péril.
31. Dans ce contexte, l'Assemblée a misé juste en adoptant à l'unanimité une déclaration incitant la communauté internationale à réaffirmer son engagement à renforcer la sûreté d'une manière proactive et par la collaboration.

32. On y prône : l'application de technologies plus performantes pour la détection des objets dont le transport est prohibé, le renforcement des normes internationales, l'amélioration du partage des renseignements, la continuation des audits obligatoires auxquels nous procédons, et une aide aux États qui ne disposent pas de l'expertise ou des ressources pour développer leurs capacités d'intervention. Car des mesures plus sévères ne servent à rien si certains États n'ont pas les moyens de les appliquer.
33. Il s'agit ici d'une stratégie globale qui reflète nos priorités essentielles, qu'il s'agisse de la détection et la prévention de nouvelles formes d'attaque, de la rationalisation des procédures de contrôle de sûreté pour en assurer une meilleure efficacité, et des mesures permettant aux États de mieux superviser la sûreté de l'aviation sur leur territoire.
34. Vous vous en doutez bien, la tentative d'attentat raté contre un avion de ligne américain le 25 décembre 2009 a confirmé que l'aviation demeure une cible privilégiée des terroristes. De telles activités terroristes transcendent d'ailleurs les frontières, le point de départ de ces actes se situant souvent dans un autre pays ou sur un autre continent. Les terroristes n'ont d'ailleurs qu'à réussir une fois pour atteindre leur but de déstabilisation, alors que nous n'avons pas droit à l'erreur.
35. Enfin, les techniques utilisées par les terroristes sont de plus en plus variées. J'en prends pour autre exemple la tentative d'attentat d'avril 2010 à partir du Yémen où l'on a réussi à glisser une bombe à l'intérieur d'une cartouche d'imprimante. Et, le plus récent attentat à l'aéroport Domodedovo de Moscou qui a fait 35 morts et quelque 180 blessés en est une preuve supplémentaire.
36. En dépit de ces événements déplorables, le nombre d'incidents a tout de même sensiblement diminué depuis les attentats du 11 septembre 2001, grâce aux nombreuses mesures opérationnelles mises en oeuvre pour sécuriser non seulement les aéronefs mais l'ensemble de la chaîne de sûreté où les terroristes peuvent se manifester, y compris le cargo.
37. Je voudrais aussi dire ici un mot du programme le plus répandu et le plus visible de l'OACI, celui des normes pour les passeports et autres documents de voyages lisibles à la machine. Chaque passeport émis à travers le monde obéit aux spécifications techniques émises par l'OACI, y compris les nouveaux documents biométriques. Le but premier est d'attester le plus rapidement possible de l'authenticité des documents et de l'identité des passagers. C'est ce genre d'harmonisation à l'échelle de la planète, et qui touche à toutes les sphères d'activités, qui pourra un jour rendre le transport aérien hermétique aux terroristes, tout en facilitant votre passage aux postes de police aux aéroports.
38. En effet, en matière de sûreté, notre but ultime, et je l'admets, c'est encore loin d'être le cas aujourd'hui, est de faire en sorte que le temps d'attente aux postes de contrôles filtrage soit le plus court possible et que les mesures en place soient invisibles aux passagers, tout en offrant le plus haut niveau de protection. C'est en somme ce que vous recherchez et ce que nous visons à vous donner.

39. M'adressant maintenant aux avocats parmi vous. Il faut souligner que la lutte contre le terrorisme aérien est aussi juridique. Le 10 septembre dernier, une conférence diplomatique tenue sous l'égide de l'OACI à Beijing a adopté deux instruments légaux visant à la suppression des actes illicites à l'endroit de l'aviation civile. Il s'agit de l'élargissement de la criminalisation quant à 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.
40. De plus, le transport d'armes biologiques, chimiques ou nucléaires sera passible de poursuites judiciaires, de même que le simple fait de proférer des menaces.
41. Dans le domaine de la lutte anti-terroriste, il ne fait aucun doute que le mot d'ordre est – tolérance zéro !

Environnement

42. Je termine mon exposé par l'environnement, une question qui nous interpelle depuis plus de quarante ans.
43. Nous avons travaillé sans relâche, de concert avec nos partenaires de l'industrie, afin de réduire l'impact du transport aérien sur l'environnement et les populations avoisinantes des aéroports, notamment en ce qui a trait au bruit et ce travail doit continuer. Depuis une dizaine d'années, nous avons comme point de mire les changements climatiques.
44. Aujourd'hui, un avion de ligne a un rendement énergétique de plus de 70 pour cent supérieur à un modèle des années soixante. Il est aussi beaucoup plus silencieux, qu'il s'agisse de l'Airbus A 380, ou bientôt du Boeing 787.
45. Quelle est la mesure du problème ? Vous le savez, l'ensemble du secteur de l'aviation, international et domestique, ne contribue que pour 2 pour cent des émissions de gaz à effet de serre issues de l'activité humaine. Et pourtant, l'aviation est toujours perçue comme la bête noire par la plupart des médias d'information et par les organisations non-gouvernementales.
46. De toute évidence, nous n'avons pas bien su communiquer notre message. Comme pour tout le reste, il ne suffit pas d'agir, encore faut-il le faire savoir.
47. Je voudrais donc vous dire où nous en sommes.
48. Lors de notre Assemblée à l'automne dernier, nos États membres ont adopté, avec nombre de réserves je l'admets, une résolution qui se donne comme objectif mondial une amélioration annuelle de 2 pour cent du rendement énergétique jusqu'en 2050, un cadre 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.
49. De nouvelles initiatives seront également prises s'agissant de l'élaboration d'un cadre pour les mesures fondées sur le marché – les MFM. S'y ajoutent des engagements précis quant aux transferts 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, et des dispenses quant à l'application des MFM pour les États ayant de très faibles émissions en raison d'un petit volume de trafic.

50. Voilà le bilan que nous avons proposé à Cancun en décembre dernier, dans le cadre de la rencontre de la Convention-Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques. En toute modestie, nous estimons que les réalisations du secteur de l'aviation peuvent servir de modèle à d'autres secteurs industriels.
51. Verrons-nous un jour une aviation sans émission de gaz à effet de serre ? À long terme, probablement. Ce qui importe, avant tout, c'est que nous maintenions le cap sur nos objectifs de croissance zéro des émissions globales à compter de 2020 et une augmentation annuelle de 2 pour cent du rendement d'ici 2050, selon une approche globale qui comprend les progrès technologiques, les améliorations opérationnelles, les mesures fondées sur le marché et les carburants de remplacement durables pour l'aviation.
52. Voilà, j'ai essayé sans dissimuler les difficultés afférentes à notre secteur, de vous dire comment l'OACI, l'Organisation que je représente, travaille pour que vos déplacements par avion soient sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement.
