



**L'ASSOCIATION CANADIENNE POUR LES NATIONS UNIES – GRAND
MONTRÉAL**

**DISCOURS LIMINAIRE PRONONCÉ PAR M. RAYMOND BENJAMIN,
SECÉTAIRE GÉNÉRAL
DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE (OACI)**

(Montréal, mercredi le 20 novembre 2013)

Bonsoir, mesdames et messieurs, et merci de me donner à nouveau l'occasion de m'adresser à vous les distingués membres et invités de l'Association Canadienne pour les Nations Unies. Et également de remercier l'honorable Madame Louise Lamarre-Proulx pour cette opportunité.

Comme beaucoup d'entre vous le savent, je suis le fonctionnaire principal de l'Organisation des Nations Unies au Canada, et l'OACI est la seule institution des Nations Unies ayant son siège dans ce pays.

Maintenant que vient de prendre fin la 38^e session de l'Assemblée de notre Organisation, un événement marquant qui a réuni près de 2 000 ministres et hauts fonctionnaires ici, à Montréal, afin d'entériner les nouveaux éléments cruciaux pour l'avenir de l'aviation civile internationale, j'ai pensé qu'il serait approprié aujourd'hui de partager avec vous les décisions les plus importantes qui y ont été prises et de mettre en lumière les incidences qu'elles auront sur les priorités de l'OACI pour le triennat 2014-2016.

Je m'efforcerai tout au long de mon exposé d'être le moins technique possible et dans la mesure où je n'y parviendrai pas complètement, vos questions et mes réponses à la fin de l'exposé clarifieront, je l'espère, les choses.

Mais auparavant, permettez-moi de préciser que sur ma proposition, le Conseil de l'OACI avait approuvé pour les trois prochaines années une structuration des travaux de l'Organisation fondée sur cinq objectifs stratégiques.

La Sécurité, la Capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la Sûreté et la facilitation, le Développement économique et, last but not least, *l'Environnement*, sont les domaines en fonction desquels seront concentrés nos efforts durant le prochain triennat.

Je voudrais débiter par des domaines de plus en plus complémentaires, à savoir la *Sécurité* et la *Capacité et l'efficacité de la navigation aérienne*, qui ont tous deux fait l'objet de décisions cruciales lors de la 38^e session de l'Assemblée.

Nous disposons maintenant d'un Plan global pour la sécurité de l'aviation dans le monde et d'un Plan global de navigation aérienne qui fixent désormais des priorités stratégiques claires et des objectifs progressifs nécessaires à leur réalisation. Ils décrivent également des méthodes de mise en œuvre flexibles pour les États, qui respectent leurs différents niveaux de maturité opérationnelle – afin que chaque nation puisse adopter et mettre en place les seuls programmes et capacités qui répondent à ses besoins.

Ces plans mondiaux seront mis en œuvre à l'aide de nouveaux tableaux de bord régionaux que l'OACI a créés, qui nous fournissent en temps réel des rapports d'avancement, et des outils de compte rendu annuel, qui permettront d'assurer une responsabilisation et une transparence accrues.

Avant de passer en revue nos objectifs de sécurité plus en détail, j'aimerais appeler votre attention sur le fait que, par rapport à 2011, le nombre d'accidents aériens survenus dans le monde en 2012 a diminué de 21 pour cent, et le nombre de décès liés à ces accidents, de 10 pour cent.

Comme 2011 était déjà une très bonne année du point de vue de la sécurité, les chiffres de 2012 représentent un progrès remarquable. Je vous rappelle que 3 milliards de passagers ont voyagé durant cette année et que nous avons eu à déploré 372 morts.

Nos résultats de 2012 en matière de sécurité sont dus en grande partie aux performances de nos programmes relatifs à la sécurité des pistes et à la gestion des risques de fatigue. Il s'agit de deux excellents exemples de la manière dont l'OACI travaille de concert avec les États et les compagnies aériennes afin d'identifier et de gérer les risques liés à la sécurité.

Dans la même optique, les délégués de la 38^e session de l'Assemblée ont également décidé que l'OACI se penche, au cours du prochain triennat, sur une autre priorité en matière de sécurité – que nous appelons en aviation la *perte de contrôle en vol*. Un symposium de l'OACI sur le sujet, en mai 2014, réunira la communauté aéronautique afin d'étudier cette question plus en détail et d'élaborer un programme de travail mondial pragmatique et efficace.

De plus, le mandat de l'OACI concernant le transport des marchandises dangereuses sera étendu, afin qu'il puisse couvrir des questions plus larges liées à la sécurité du fret. Ce travail en particulier sera complété par nos efforts dans le domaine de la *Sûreté et de la facilitation*, auquel nous consacrons actuellement un effort considérable afin de renforcer et d'harmoniser la sûreté de la chaîne d'approvisionnement du fret.

Sur le plan régional, l'OACI continuera de collaborer avec les groupes régionaux de sécurité de l'aviation et les organisations régionales de supervision de la sécurité et de promouvoir la formation indispensable et le soutien nécessaire permettant de mieux définir et traiter les risques de sécurité émergents.

À l'appui de toutes ces priorités, l'OACI accueillera les Directeurs généraux de l'aviation civile de ses États membres à une Conférence spéciale de haut niveau sur la sécurité, actuellement prévue pour 2015. Cet événement sera axé sur le renseignement dans le domaine de la sécurité et, notamment, sur la manière de partager l'information compte tenu des contraintes que nous impose le pouvoir judiciaire.

Chacun convient du fait qu'il nous faut réaliser un équilibre entre les avantages que nous procure une culture non punitive de comptes rendus de sécurité aérienne et la nécessité au plan judiciaire de sanctions pour les cas possibles de négligence et que ceci est une tâche complexe à laquelle l'OACI s'attelle actuellement à la fois avec la communauté de la sécurité aérienne et avec le milieu judiciaire.

Notre objectif ultime et c'est une évidence qu'il faut néanmoins rappeler est de continuer à réduire sans cesse le taux et le nombre d'accidents dans le monde.

Nos progrès constants dans le domaine de la sécurité seront assortis étape par étape de cycles complémentaires d'analyse et de compte rendu de navigation aérienne.

La nouvelle édition du Plan mondial de navigation aérienne permettra enfin au transport aérien international de concrétiser de façon pratique et souple l'objectif longtemps attendu de modernisation du système de navigation aérienne de manière harmonisé et pleinement interopérable à l'échelle mondiale.

L'objectif est de définir un système qui augmente la capacité en terme de nombre de mouvements qu'il permettra de gérer sans dégrader la sécurité, et qui reposera sur une utilisation intensive des nouvelles technologies en ligne avec un concept d'opération plus intégré.

Grâce au principe de mise à niveau par blocs de ce système, le Plan permet désormais des niveaux inégalés de transparence et de certitude en matière de planification pour les États de l'OACI, les groupes régionaux de mise en œuvre, les fournisseurs de services, les usagers de l'espace aérien et toutes les parties prenantes de l'industrie. Il donne des orientations claires sur les cibles opérationnelles à atteindre et les standards qui les supportent pour les 15 prochaines années d'évolution de la navigation aérienne mondiale, sans parler des technologies, procédures et approbations réglementaires spécifiques sur lesquelles elles seront basées.

À court terme, pour ce qui est des objectifs en matière de *Capacité* et d'*efficacité*, l'OACI concentre ses ressources sur la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) pour toutes les phases de vol, mais surtout dans le voisinage des grands aéroports. Nous travaillons avec nos bureaux régionaux et, dans bien des cas, directement avec les États, à des plans de mise en œuvre de la PBN et d'améliorations opérationnelles connexes compte tenu de notre nouveau projet de mise à niveau par blocs du système de l'aviation.

À la lumière de l'utilisation sans cesse croissante des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) ou, pour chacun d'entre nous, de drones, l'OACI élabore actuellement des éléments indicatifs à court terme destinés aux exploitants civils et à ceux de l'industrie. Nous tiendrons un symposium mondial sur ce sujet en novembre 2014.

En dernier lieu, j'aimerais souligner qu'en matière de navigation aérienne, l'OACI a commencé à s'intéresser au transport spatial commercial.

Il s'agit d'un secteur en expansion, et des éléments indicatifs seront nécessaires pour appuyer ces activités à court terme. L'OACI est donc en contact avec les organisations compétentes des Nations Unies, et nous avons également organisé un séminaire au début de l'année, avec le concours de l'Université McGill, sur la réglementation des modes émergents de transport aérospatial.

Dans le domaine de la *Sécurité* et de la *facilitation*, la 38^e session de l'Assemblée a confirmé que l'Organisation doit s'efforcer d'améliorer l'équilibre entre mesures de contrôle efficaces et garantie d'efficacité globale du système.

Nous donnerons la priorité à la gestion des risques sachant que le risque 0 n'existe pas, à la reconnaissance mutuelle de l'équivalence des mesures de sûreté.

Une priorité particulièrement importante pour nous aujourd'hui dans le domaine de la *Sûreté* et de la *facilitation* est le fret aérien. Étant donné que 35 pour cent des marchandises mondiales, en valeur, sont transportés par voie aérienne, il est essentiel de veiller à ce que les mesures de sûreté correspondantes n'aient pas d'incidence défavorable sur le commerce international.

J'ai donc conclu des accords de collaboration avec mes homologues de l'Union postale universelle et de l'Organisation mondiale des douanes afin qu'ensemble nous puissions mieux assurer la sûreté et la libre circulation des biens tout au long des chaînes d'approvisionnement de la poste aérienne et du fret aérien.

Et parce que ces efforts intéressent au plus haut point les transitaires, les expéditeurs et autres fournisseurs de transport, j'ai aussi renforcé nos liens avec l'Association internationale du fret aérien.

De nouvelles directives ont par ailleurs été approuvées par l'Assemblée, comme la mise en œuvre d'une méthode de surveillance continue pour le programme d'audit de sûreté de l'OACI, ou la prise en compte des questions liées à l'identification des voyageurs dans notre programme de modernisation des documents de voyage.

Étant donné que toute faille dans notre régime mondial compromet l'intégrité de l'ensemble du système, les efforts de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités des États demeureront un élément essentiel d'appui à nos programmes dans le domaine de la sûreté.

Le consensus sur ces priorités signifie que, désormais, l'OACI et ses États pourront mettre davantage l'accent sur l'application uniforme et cohérente de mesures durables de sûreté de l'aviation, un aspect qui doit figurer en tête des priorités de l'OACI en matière de sûreté.

Dans la mesure où le trafic mondial doublera d'ici 15 ans pour atteindre 6 milliards de passagers, nous devons revoir totalement la façon dont notre système fonctionne au plan de la sûreté afin d'en diminuer les coûts pour les opérateurs et les aéroports et de mieux traiter les passagers.

Maintenant, pour ce qui du *Développement économique du transport aérien*, l'OACI a été encouragée par le fait qu'un nombre croissant d'États nous confie un rôle de chef de file dans la modernisation du cadre réglementaire économique régissant la libéralisation du transport aérien, tout en préservant les conditions d'une concurrence loyale.

De fait, la Sixième conférence mondiale de transport aérien de l'OACI, tenue en mars dernier ici, à Montréal, a adopté un ensemble complet de recommandations et un plan d'action connexe dans les domaines des prévisions, de l'analyse économique et des statistiques, objectifs qui ont été approuvés par la 38^e session de l'Assemblée.

Une importante priorité économique pour le transport aérien sera d'accroître le plus possible l'efficacité des opérations de dédouanement et de contrôle frontalier afin de favoriser le commerce, le tourisme et le développement économique. Cette question est étroitement liée à nos objectifs en matière de *Sûreté* et de *facilitation* ainsi qu'au concept plus large d'amélioration de la connectivité du transport aérien. Le pôle « connectivité » englobe non seulement la rationalisation des processus de dédouanement aux aéroports mais aussi la protection des intérêts des passagers qui sont les usagers du transport aérien.

Nous sommes d'avis que les usagers du transport aérien devraient être mieux protégés et que la protection à leur assurer bénéficierait d'une convergence et d'une compatibilité accrues des règlements. Pour ce faire, l'Assemblée a accepté ma proposition d'établir des protections de l'utilisateur appropriées et complètes dans un nouveau deuxième volume de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago qui traite des questions de facilitation.

La 38^e session de l'Assemblée a aussi reconnu que l'établissement d'orientations sur l'incidence de la taxation et des autres redevances imposées au transport aérien doit désormais être une priorité pour l'OACI. En outre, elle nous a chargés de produire des orientations sur la fourniture et les modalités de financement pour le développement de l'infrastructure aéronautique, les fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique.

L'OACI a donc un rôle important à jouer dans le *Développement économique du transport aérien*, avec les nombreux objectifs à atteindre qui mettent clairement en lumière qu'un système d'aviation sûr, durable et efficace doit également permettre des niveaux raisonnables et fiables de rentabilité des exploitants. Il s'agit d'un aspect essentiel des efforts actuels de l'OACI pour perfectionner le cadre économique de l'aviation civile et d'un principe qui guidera nos travaux à court et moyen terme.

Dans le domaine de la *Protection de l'environnement*, les États ont clairement approuvé les travaux menés par l'OACI dans le cadre du large éventail d'initiatives et de mesures que nous avons mises en place afin d'atténuer les incidences du bruit et des émissions des aéronefs.

La 38^e session de l'Assemblée a salué les progrès techniques considérables accomplis par l'OACI durant le dernier triennat, et en particulier l'élaboration d'une nouvelle norme acoustique pour les aéronefs ainsi que la poursuite des travaux en vue de l'établissement d'ici 2016 de normes solides sur les particules de matière et les émissions de CO₂. Nos travaux visant à faciliter une plus grande mise en œuvre des carburants alternatifs durables ont également été applaudis.

La soumission de plans d'action nationaux pour la réduction des émissions représentant plus de 80 % du trafic international du dernier triennat a été une réalisation significative de notre Organisation, et elle a été reconnue comme telle par les délégués de l'Assemblée.

En plus de ces progrès et de nos travaux futurs en ce qui concerne les technologies, les mesures opérationnelles et les carburants alternatifs durables pour améliorer les performances environnementales de l'aviation, l'Assemblée a consacré beaucoup de temps et d'attention à une solution mondiale pour une mesure basée sur le marché qui seconderait les efforts visant à réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation.

Étant donné le caractère controversé de cette question au sein de l'OACI, sans parler du temps et des ressources considérables qui lui ont été consacrés au cours des dernières années, beaucoup à l'OACI et à l'extérieur ne s'attendaient pas à ce qu'un accord significatif sur les MBM soit conclu.

Mais l'aviation a bel et bien relevé le défi du changement climatique, en définissant un mandat clair en vue d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché pour 2016 qui puisse être mis en œuvre à l'échelle du secteur d'ici 2020. Cela représente un important pas en avant, un important témoignage de la capacité du transport aérien de faire preuve de leadership en matière de collaboration mondiale et, de fait, une première dans le monde pour un grand secteur d'activité.

Mesdames et Messieurs, j'ai tenté de vous présenter aujourd'hui les grandes lignes de la voie à suivre, voie ambitieuse et difficile que les États de l'OACI ont choisie pour nous pour la période 2014-2016.

Je dois souligner ici que, comme dans toutes les autres questions concernant le progrès international, seules une collaboration et une coordination plus soutenues entre les gouvernements et les secteurs de l'industrie permettront d'assurer notre succès à l'échelle mondiale.

L'aviation a toujours joué un rôle de chef de file dans l'avancement de la collaboration à l'échelle internationale, comme l'attestent sans nul doute les 10 000 normes qui sous-tendent le réseau mondial du transport aérien. Et avec l'entente historique sur les MBM conclue lors de la 38^e session de notre Assemblée, nous sommes maintenant le premier secteur économique majeur dans le monde à avoir produit un accord international multilatéral visant à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Cette réalisation n'est pas sans importance.

Je tiens à remercier encore une fois les organisateurs de l'événement de l'ACNU de cette année de leur aimable invitation à m'adresser à vous ce soir et de m'avoir donné une occasion de présenter quelques-uns des grands défis de l'aviation mondiale, alors que nous nous apprêtons à gérer le doublement prévu du nombre de vols et de passagers d'ici 2030.

Il s'agit d'une période critique pour notre secteur et, de fait, pour notre planète, et je suis honoré d'avoir pu vous donner un aperçu des mesures que l'OACI a décidé et du rôle de chef de file qu'elle entend jouer face à nos enjeux collectifs du XXI^e siècle.
