

**Allocution du Secrétaire général  
de l'Organisation de l'aviation civile internationale,  
M. Renato Cláudio Costa Pereira,  
à l'ouverture  
de la première Réunion des directeurs généraux de l'aviation civile  
Région Afrique occidentale et centrale**

(Abuja, Nigéria, 19 – 21 mars 2002)

Bonjour Mesdames et Messieurs,

C'est un plaisir pour moi de me trouver parmi vous pour la première Réunion des directeurs généraux de l'aviation civile de la Région Afrique occidentale et centrale. Je tiens à remercier le Gouvernement nigérian et les Autorités de l'aviation civile du Nigéria, qui ont rendu cette réunion possible.

Nous nous réunissons à un point tournant du développement de l'aviation civile à l'échelle du monde. L'attention est centrée comme jamais sur les questions de sécurité et de sûreté, principalement à cause des événements du 11 septembre aux États-Unis. Le transport aérien se trouve toujours dans une phase de ralentissement global, qui altère la santé financière de toutes les composantes de l'aviation civile. Et ce n'est pas avant deux ans au moins que le trafic de passagers et de fret retrouvera ses profils de croissance traditionnels.

En Afrique, la situation se complique encore à cause de conflits régionaux et à cause des carences graves dont souffre l'infrastructure de l'aviation civile de nombreux pays. Ces carences, il faut s'y attaquer résolument et les corriger rapidement. Pour cela, il faudra du courage, de la détermination, des ressources et, par-dessus tout, une volonté de coopération totale entre tous les États et les prestataires de services représentés ici aujourd'hui.

L'enjeu est considérable. Le transport aérien est un moteur du développement économique et un catalyseur du commerce et du tourisme. Sur ce continent, le transport aérien est souvent le seul moyen d'accès aux régions enclavées ou isolées. Tous les États africains ont tout à gagner de la création, du maintien et de la mise en œuvre d'un système aéronautique fiable.

Heureusement, vous avez maintenant à votre disposition un grand nombre des éléments de base nécessaires pour atteindre cet objectif.

En premier lieu, vous avez l'information. Les excellentes notes de travail rédigées pour cette réunion donnent une description approfondie et utile des carences et des mesures correctrices à prendre dans les domaines de la navigation aérienne, des services de la circulation aérienne, des recherches et du sauvetage ainsi que de la météorologie. Une note en particulier prolonge les efforts que déploie l'OACI pour favoriser le développement d'applications pratiques du système mondial de navigation par satellite dans le cadre de la transition vers les systèmes CNS/ATM. Plus précisément, elle traite des approches classiques au GNSS, qui sont un des moyens de bénéficier plus rapidement des avantages que peut apporter l'emploi des nouvelles technologies.

Il y a aussi les très bonnes recommandations de la septième Réunion régionale de navigation aérienne AFI, qui s'est tenue en 1997 ici même, à Abuja. Cette réunion a préconisé un certain nombre de solutions pratiques pour réduire les carences qui nuisent à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité des vols dans l'espace aérien africain. Parmi ces solutions figurent la constitution d'autorités aéroportuaires autonomes, financièrement indépendantes et bien structurées, une approche coopérative de la gestion de l'espace aérien et un renforcement de la régionalisation et de la mondialisation de la gestion de l'espace aérien supérieur.

Et puis il y a les résultats du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité. Les audits effectués par l'OACI dans le cadre de ce programme ont été très utiles pour détecter les carences de l'application des normes touchant la sécurité, de même que les risques de dysfonctionnement des systèmes et les difficultés que connaissent les administrations de l'aviation civile. Ils ont aussi contribué à appeler l'attention sur les dangers constatés et ils ont été l'occasion de fournir sur place des conseils aux autorités de l'aviation civile et aux compagnies aériennes.

J'ai personnellement regardé les rapports d'audit des États africains, et les secteurs où il est possible de réaliser des améliorations de fonctionnement et de structure m'apparaissent clairement. Nous devons nous concentrer sur le cadre législatif et la réglementation, sur les systèmes de gestion de la sécurité et sur le secteur essentiel des ressources humaines.

Comme vous le savez, le champ d'application du Programme est actuellement limité à l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et à l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, mais à sa 33<sup>e</sup> session, en septembre 2001, l'Assemblée de l'OACI a décidé que le Programme serait élargi à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes* à partir de 2004.

Un mécanisme similaire sera prochainement mis à votre disposition dans le domaine de la sûreté. Je veux parler du Plan d'action de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, dont le principe a été approuvé par la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue en février au siège de l'Organisation. L'élément central du Plan est un programme d'audits obligatoires pour évaluer la sûreté de l'aviation dans les 187 États membres de l'OACI. Cela aidera les États à détecter et à corriger les carences de l'application des normes liées à la sûreté. Le Programme d'audits de la sûreté s'étendra initialement sur la période 2002-2004, et il devrait débiter cet été.

Ce qui s'est aussi dégagé de la Conférence, c'est qu'on doit faire en sorte que les mesures de sûreté ne perturbent ni ne gênent la circulation des passagers, du fret, de la poste ou des aéronefs. Pour cela, il faut s'appuyer sur des technologies telles que celle des documents de voyage lisibles à la machine et la biométrie pour accélérer le traitement des passagers tout en rehaussant le niveau de sûreté.

Notre objectif ultime est de créer un filet de sûreté à couverture mondiale dont les mailles soient si serrées qu'aucun autre acte potentiel d'intervention illicite ne puisse se glisser à travers. Pour que cela soit possible, il est essentiel d'adopter une approche uniforme, parce que des carences dans une partie quelconque de ce système constituent une menace pour le système mondial tout entier. Comme une chaîne, le système aéronautique n'est pas plus solide que son maillon le plus faible. L'agresseur potentiel cherchera toujours ce maillon le plus faible, même si sa cible est à l'autre bout du monde.

Évidemment, dégager les carences est une chose, mais trouver les ressources techniques ou financières nécessaires peut souvent se révéler un obstacle insurmontable. Il y a cependant des solutions. La Conférence sur la sûreté, par exemple, a demandé aux États, aux organisations

internationales et aux acteurs de l'aviation civile de fournir volontairement un financement ou une assistance en nature adéquats pour mettre en œuvre le Plan d'action pour la sûreté de l'aviation. Et comme toujours, il y a le Programme de coopération technique de l'OACI, qui est un programme qui fonctionne bien et qui a souvent aidé les États à trouver et à obtenir des ressources, non seulement pour la sûreté, mais dans tous les domaines de l'aviation civile.

Une autre source de financement possible qui apparaît prometteuse est la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation, que nous avons pris l'habitude de désigner par son sigle anglais, IFFAS. L'IFFAS résulte de votre initiative et pourrait bien devenir une méthode efficace pour financer des projets relatifs à la sécurité dont la nécessité a été constatée par le Programme universel d'audits et par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre. Le concept d'une IFFAS a été entériné à la 33<sup>e</sup> session de l'Assemblée, qui a demandé au Conseil de poursuivre la création d'une IFFAS au début du nouveau triennat. Le Conseil s'est réuni le 8 mars pour examiner diverses approches de la mise sur pied d'une IFFAS, et il a décidé d'évaluer la question plus à fond dans le cadre d'un groupe d'étude auquel participeront le Conseil et le Secrétariat. Le Conseil reprendra ce sujet dans quelques semaines, à sa 166<sup>e</sup> session. Dans vos délibérations des prochains jours, je vous engage à mettre l'accent sur une stratégie destinée à promouvoir et à appuyer la création de l'IFFAS.

Je vous invite aussi instamment à vous pencher sur la ratification des amendements de la Convention relative à l'aviation civile internationale qui ne sont pas encore en vigueur, ainsi que des autres instruments de droit aérien international. J'appelle en particulier votre attention sur le Traité international sur le financement et la location d'aéronefs adopté le 16 novembre 2001 en Afrique du Sud, à la Conférence diplomatique qui s'est tenue au Cap sous les auspices de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit). Ce nouvel instrument juridique établit des règles pour faciliter le financement fondé sur les actifs, et il peut être très utile pour réunir un financement externe destiné aux projets de développement de l'aviation.

Chers amis, votre avenir est vraiment entre vos mains. Le parcours a été bien balisé et le temps de l'action est venu. Il faut que des décisions soient prises, et cela commence dès maintenant, ici même, à Abuja.

Le fait que les représentants d'un aussi grand nombre de régions différentes participent à la réunion est encourageant, parce que la coordination et la coopération intrarégionales et interrégionales sont la seule voie possible dans notre effort collectif visant à fournir aux citoyens de l'Afrique un système aéronautique civil qui stimulera le développement économique et contribuera à leur bien-être dans les années futures. Et je tiens à vous assurer que l'OACI est déterminée à faire tout ce qui lui est possible pour vous aider dans cette entreprise ambitieuse et stimulante.