



**Allocution de M. Roberto Kobeh González,
Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
à la réunion de haut niveau sur un Plan régional de mise en œuvre complet
pour la sécurité de l'aviation en Afrique**

(Montréal, 17 septembre 2007)

Je tiens à vous remercier d'avoir accepté notre invitation à participer à cette réunion de haut niveau qui porte sur un *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique*. Au cours de la journée, nous utiliserons l'abréviation Plan AFI pour nous référer à cette initiative.

Le Plan AFI représente l'effort le plus concerté et le plus complet jamais déployé pour faire face aux graves défis de sécurité auxquels l'Afrique est confrontée. C'est là une occasion unique de corriger un problème de longue durée qui entrave la croissance de l'Afrique et qui empêche beaucoup d'États africains de jouer un rôle actif sur le marché mondial. Le transport aérien est un puissant moteur de développement économique et social. Le Plan AFI offre à ce continent la possibilité d'en tirer pleinement parti.

Comme vous pourrez le constater au cours de la journée, l'OACI appuie de toute sa volonté ce plan qui ne pourra toutefois être couronné de succès que si les États s'engagent également à le mettre en œuvre et si l'industrie et les autres grandes parties prenantes manifestent concrètement leur soutien.

Je tiens à souligner que si certains États ont pu axer leurs énergies et leurs ressources sur la création d'un système de transport aérien sûr et efficace, il y a encore des exceptions. Le niveau général de la sécurité de l'aviation en Afrique se détériore. Cette information est corroborée par un nombre toujours croissant de constatations.

Nous savons que le taux d'accidents en Afrique est le plus élevé du monde. Les résultats des audits de supervision de la sécurité réalisés par l'OACI indiquent clairement que même si un certain nombre d'États se conforment aux normes minimales de sécurité, la majorité n'y parvient pas,

quelquefois en dépit d'un programme d'assistance technique bien intentionné. Un certain nombre de rapports d'autres sources tirent des conclusions similaires.

Il est clair que cette situation ne passe pas inaperçue. Des mesures s'imposent donc, non seulement pour protéger la vie des Africains mais aussi pour construire une industrie du tourisme lucrative et offrir d'autres opportunités de commerce avec le reste du monde. Les touristes internationaux et les hommes d'affaires ne voleront vers l'Afrique que s'ils ont confiance dans ses compagnies aériennes et ses installations.

L'OACI est résolue à jouer un rôle de plus en plus proactif pour accroître les niveaux de sécurité en Afrique. En fait, la Convention de Chicago donne à l'Organisation la responsabilité et le pouvoir de prendre des mesures contre les États qui ne se conforment pas aux normes minimales contenues dans les Annexes ou qui ne respectent pas les dispositions de la Convention elle-même. L'utilisation de pavillons de complaisance est un problème qui a donné lieu à un certain nombre d'accidents en Afrique avec perte de nombreuses vies humaines. L'octroi de certificats d'exploitation à des compagnies aériennes peu sûres en constitue un autre. Ces pratiques et d'autres encore doivent être stoppées.

Le Conseil de l'OACI soutient fermement une démarche plus proactive et a déjà lancé des mesures en vertu de l'alinéa j) de l'article 54 de la Convention dans le cas de trois États qui n'ont pas appliqué des recommandations ou décisions du Conseil.

Il est apparu à la *Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité*, tenue en mars 2006 à l'OACI, que l'accent était mis de plus en plus sur la transparence. Les participants sont convenus à l'unanimité d'afficher les résultats du Programme OACI d'audits de supervision de la sécurité sur le site web public de l'Organisation. Cette initiative devrait encourager les États à corriger plus rapidement les carences en matière de sécurité qu'il continue d'y avoir dans leur système aéronautique, tout en permettant aux États et aux donateurs d'offrir une assistance plus rapide et plus efficace à ceux qui ont un criant besoin de ressources financières ou humaines. Puisque les noms des États qui ne donneront pas leur assentiment avant mars de l'année prochaine seront publiés par l'OACI, je vous demande instamment de le faire le plus rapidement possible. Il ne fait aucun doute que la transparence complète sera bientôt la règle.

Cela dit, le rôle de l'OACI est avant tout d'aider les États à améliorer leurs systèmes aéronautiques. Ce mandat fondamental découle de l'article 44 de la Convention de Chicago qui donne pour objectif à l'Organisation d'assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

Nous sommes donc tous réunis ici aujourd'hui pour examiner le Plan AFI et voir s'il permettra de réaliser cet objectif en Afrique. Votre présence nombreuse est de bon augure. J'y vois la marque de votre volonté de faire progresser la sécurité dans vos pays.

Le Plan découle d'une visite exploratoire des membres de la Commission de navigation aérienne en Afrique en 2006. La Commission a recommandé d'accroître le rôle de l'OACI en Afrique pour réduire le taux d'accidents et relever le niveau général de la sécurité avec l'aide de toutes les parties prenantes. Conformément aux directives du Conseil, le Secrétariat de l'OACI, aidé et guidé par les États et les groupes de l'industrie intéressés, a mis au point le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique.

La démarche du Plan AFI est holistique. Il vise à une meilleure coordination entre les programmes et projets de l'OACI en matière de sécurité et ceux des organisations nationales et régionales en Afrique et des organismes internationaux intéressés.

Mais surtout, il reflète la stratégie générale et la méthodologie de l'OACI exposée dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde — plan fondé sur les performances — et dans la feuille de route de l'industrie sur la sécurité de l'aviation. Ces deux documents ont été intégrés et mettent l'accent sur les activités qui donnent les résultats les plus concrets pour accroître la sécurité. Le Plan AFI est conforme à ce concept et il est fondé sur une démarche de gestion de programme qui inclut l'identification des risques, l'établissement d'une liste de mesures recommandées par priorités, ainsi qu'un suivi et une évaluation continus. Les objectifs, les résultats escomptés, les activités, les paramètres seront clairement définis. La responsabilité primera à chaque étape.

Je suis heureux de signaler que la réaction au Plan est très positive. Il sera mis en place en tirant parti de l'expertise disponible au siège de l'OACI et dans ses bureaux régionaux en Afrique, au sein du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG), dans les États contractants, chez les partenaires de l'OACI tels que l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations

de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), et chez d'autres parties intéressées, dont les organismes internationaux de financement tels que la Banque mondiale et la Banque africaine de développement. Le Plan sera combiné au Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et aux activités du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD).

Force est de constater que tous les États ne disposent pas des ressources humaines, techniques et financières nécessaires pour assurer une supervision adéquate de la sécurité. Pour y remédier, je crois qu'il conviendrait de créer des organismes régionaux ou sous-régionaux de supervision de la sécurité dans lesquels les États regrouperaient leurs ressources et trouveraient ensemble des solutions spécifiques à leurs problèmes communs. Cette méthode offrirait non seulement de grandes économies d'échelle mais permettrait aussi aux États d'assumer plus facilement leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité. L'approche régionale a très bien fonctionné dans d'autres parties du monde et je suis sûr qu'elle sera aussi couronnée de succès en Afrique.

Une stratégie coopérative englobe aussi des initiatives de partenariat avec d'autres États, l'industrie, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les institutions financières et les autres parties prenantes. Il est clair toutefois que les partenaires et les donateurs ne s'engageront que s'ils sont assurés d'améliorations concrètes et significatives de la sécurité. Les États doivent faire preuve de leur volonté politique de mener à bien les activités et les programmes convenus.

L'OACI a toujours promu une politique de réinvestissement des recettes dérivées des redevances d'usage dans l'infrastructure locale de l'aviation civile pour que ces systèmes puissent un jour s'autofinancer. Je recommande cet objectif à tous les États. Si cette politique est menée à bien, les donateurs seront mieux disposés à apporter leurs contributions.

Aujourd'hui, nous avons la possibilité d'accélérer ce processus en adoptant résolument un projet de résolution de l'Assemblée qui lance un appel à des contributions volontaires afin d'aider à la mise en œuvre du Plan. Je vous invite instamment à donner tout votre appui à cette résolution.

En conclusion, je réitère que le Plan AFI ne sera couronné de succès que moyennant la volonté politique des États et un appui concret de l'industrie et des donateurs. En fin de compte, ce plan est le Plan AFI. C'est votre Plan. Il a été créé avec votre aide, pour résoudre vos problèmes, et il ne donnera des résultats que si vous vous l'appropriez.