

OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Sur la voie de la reprise

Après une année extrêmement difficile pour l'aviation mondiale, les projections du PIB pour 2010 paraissent enfin annoncer un certain répit pour le secteur de l'aviation et permettent d'éprouver un sentiment d'optimisme prudent. La Section des politiques et des analyses économiques de l'OACI évalue jusqu'à quel point la situation s'est véritablement dégradée après 2008 et le début de reprise demeure fragile.



Profils de pays :
République de Corée et Malaisie

Dans ce même numéro :
L'aviation et l'environnement après la quinzième Conférence des Parties
Le changement climatique : perspective des Émirats arabes unis
Dépôt d'instruments par l'Argentine
Groupe de travail centraméricain sur la navigation aérienne

Vol. 65, N° 2



EMA

Scanner de Bouteilles et de Liquides



- Inspection de bouteilles scellées/entamées
- Résultat d'inspection simplifié «OK/ALARME»
- Conforme aux exigences actuelles pour la détection et la discrimination
- Vérifié par des Laboratoires Gouvernementaux Spécialisés
- Analyse automatique du volume complet en ~ 5 secondes
- Sonde externe en option pour analyse des liquides de contenants ouverts



Vue de la sonde externe EMA



UNI EN ISO 9001 CERTIFIED



www.ceia.net



LE JOURNAL DE L'OACI
VOLUME 65, NUMÉRO 2 2010

Éditorial

Bureau de la coordination, des recettes
et de la communication de l'OACI
Tél. : +01 (514) 954-8220
Site web : www.icao.int

Anthony Philbin Communications
Rédacteur en chef: Anthony Philbin
Tél. : +01 (514) 886-7746
Courriel : info@philbin.ca
Site web : www.philbin.ca

Production et conception graphique

Bang Marketing
Stéphanie Kennan
Tél. : +01 (514) 849-2264
Courriel : info@bang-marketing.com
Site web : www.bang-marketing.com

Photographies de l'OACI : Gerry Ercolani

Publicité

FCM Communications Inc.
Yves Allard
Tél. : +01 (450) 677-3535
Facsimilé : +01 (450) 677-4445
Courriel : fcmcommunications@videotron.ca

Soumissions

Le Journal encourage les soumissions de la part des personnes, des organisations et des États intéressés qui souhaitent partager des mises à jour, des perspectives ou des analyses liées à l'aviation civile mondiale. Pour plus de renseignements sur les délais de soumission et sur les thèmes des numéros prévus pour de futures éditions du Journal de l'OACI, veuillez adresser vos demandes à info@philbin.ca.

Abonnements et prix par exemplaire

Abonnement annuel : 40 \$ US (6 numéros par an).
Prix par exemplaire : 10 \$ US. Pour tous renseignements sur les abonnements et les ventes, contacter le Groupe de la vente des documents de l'OACI
Tél. : +01 (514) 954-8022
Courriel : sales@icao.int

Publié à Montréal (Canada). ISSN 0018 8778.

Les informations publiées dans le Journal de l'OACI sont exactes au moment de l'impression. Les opinions exprimées sont celles de leurs auteurs et ne traduisent pas nécessairement les opinions de l'OACI ou celles de ses États membres.

Nous encourageons la reproduction d'articles du Journal de l'OACI. Pour obtenir une autorisation, veuillez faire parvenir votre demande à l'adresse info@philbin.ca. Toute reproduction doit citer la source « Journal de l'OACI ».

IMPRIMÉ PAR L'OACI

Profils de pays : Déni de responsabilité

Les profils de pays qui paraissent dans les publications de l'OACI sont présentés par des États ou des groupes d'États et ne reflètent pas nécessairement les vues et les politiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de ses représentants ou de ses bureaux. Pour toute question concernant les affirmations ou faits figurant dans les profils de pays publiés par l'OACI, prière de se mettre en rapport avec l'État ou les États en question.

Table des matières

Renforcement de la sûreté et de la sécurité

Le Secrétaire général de l'OACI, Raymond Benjamin, passe en revue les efforts déployés récemment pour promouvoir et renforcer les approches de la sûreté et de la sécurité de l'aviation à la lumière des faits et défis nouveaux dans ces domaines 3

Quelques pas modestes sur la voie de la reprise économique

En 2009, l'économie mondiale a traversé la récession la plus grave et la plus généralisée depuis la Grande Dépression, ce qui a débouché sur d'importants changements systémiques qui ont eu des incidences considérables sur le secteur des transports aériens. Narjess Teyssier, Chef de la Section des politiques et des analyses économiques de l'OACI, analyse en détail les causes de l'effondrement du système financier mondial de 2008-09, les inquiétudes que la crise a suscitées et les nouvelles lueurs d'espoir que laissent entrevoir l'expérience acquise ainsi que la réaction du secteur des transports aériens 5

Après la quinzième Conférence des Parties

Bien que le fait que certains États soient arrivés à Copenhague sans avoir clairement défini leurs positions ait en définitive été à l'origine de l'échec d'un accord international sur les changements climatiques de plus en plus urgent, les efforts déployés par l'OACI avant et pendant la quinzième Conférence des Parties ont aidé à unifier la position du secteur de l'aviation sur plusieurs points importants. Jane Hupe, Chef de la Section de l'environnement, rend compte des activités menées par l'Organisation avant la quinzième Conférence des Parties et esquisse les mesures envisagées par le secteur de l'aviation pour contribuer efficacement à trouver une solution aux problèmes du climat 14

Profil de pays : République de Corée

Dans son rôle de précurseur et en sa qualité de huitième marché, par ordre d'importance, dans le secteur des transports aériens internationaux, la République de Corée saisit toutes les occasions de contribuer à l'innovation et au succès de l'aviation et de promouvoir des politiques de ciel ouvert avec les autres États. Exploitant sa considérable réussite et l'assurance qu'elle a acquise, la République de Corée entend continuer de contribuer aux progrès de l'aviation dans la région Asie-Pacifique et au-delà et est résolue à ne négliger aucune initiative novatrice pour améliorer de façon continue la sécurité et à répondre aux exigences changeantes de l'aviation mondiale 19

Profil de pays : Malaisie

En 2007, les aéroports de la Malaisie ont accueilli plus de 45 millions de passagers, et ce chiffre, qui a dépassé 50 millions en 2009, devrait atteindre plus de 55 millions en 2012. Parallèlement à l'accroissement rapide du trafic de passagers et de fret dans la région Asie-Pacifique (APAC) ainsi qu'à l'expansion concomitante des activités des compagnies aériennes, le secteur malaisien de l'aviation et de l'aérospatiale a pris, pour s'adapter aux exigences changeantes du marché, d'importantes initiatives qui sont le prolongement direct de la mondialisation rapide des transports aériens nationaux. Profil de cette force nouvelle dans la région APAC 31

AUTRES ACTUALITÉS

- **Dépôt d'instruments par l'Argentine** 39
- **Groupe de travail centraméricain de la navigation aérienne** 39

Intervention coordonnée face aux changements climatiques : La perspective des Émirats arabes unis

La protection de l'environnement et le développement durable sont au nombre des principaux objectifs des politiques des Émirats arabes unis. Le gouvernement s'emploie activement à contribuer à la stabilisation du système climatique mondial, comme en témoignent ses nombreuses initiatives et ses investissements substantiels dans l'amélioration de la technologie et de l'infrastructure, mais il demeure opposé à l'imposition de taxes, de droits ou de charges d'adaptation à l'aviation civile internationale. La capitaine Aysha Al Hamili, Représentante permanente des Émirats arabes unis au Conseil de l'OACI, décrit les priorités fixées par son pays pour régler ces importantes questions ainsi que le rôle que l'OACI devra inévitablement jouer dans toute solution à long terme. 40



Conseil de l'OACI

Président : M. R. Kobeh González (Mexique)

Afrique du Sud	M. M.D.T. Peege	Inde	M. Arun Mishra
Allemagne	M. J.-W. Mendel	Islande	M. H. Sigurdsson
Arabie saoudite	M. Talal M.B. Kabli	Italie	M. Giulio Picheca
Argentine	M. A.M. Singh	Japon	M. S. Baba
Australie	M. P.K. Evans	Malaisie	M. Kok Soo Chon
Brésil	M. R.S.R. Magno	Mexique	M. D. Méndez Mayora
Cameroun	M. E. Zoa Etundi	Namibie	M. B.T. Mujetenga
Canada	M. L.A. Dupuis	Nigéria	Dr O.B. Aliu
Chine	M.T. Ma	Ouganda	M. J.W.K Twijuke
Égypte	M. Mahmoud Taha Mahmoud Elzanaty	République de Corée	M. Chong-hoon Kim
El Salvador	M. J.A. Aparicio Borjas	République dominicaine	M. C.A. Veras
Émirats arabes unis	Mme A. Al Hamili	Roumanie	M. C. Cotrut
Équateur	M. I. Arellano Lascano	Royaume-Uni	M. M. Rossell
Espagne	M. V. Aguado	Singapour	M. K. Bong
États-Unis	(vacant)	Suisse	M. D. Ruhier
Fédération de Russie	M. A.A. Novgorodov	Tunisie	M. I. Sassi
France	M. Michel Wachenheim	Uruguay	M. J.L. Vilardo
Ghana	M. Simon Allotey	Vénézuéla	M. D. Blanco Carrero

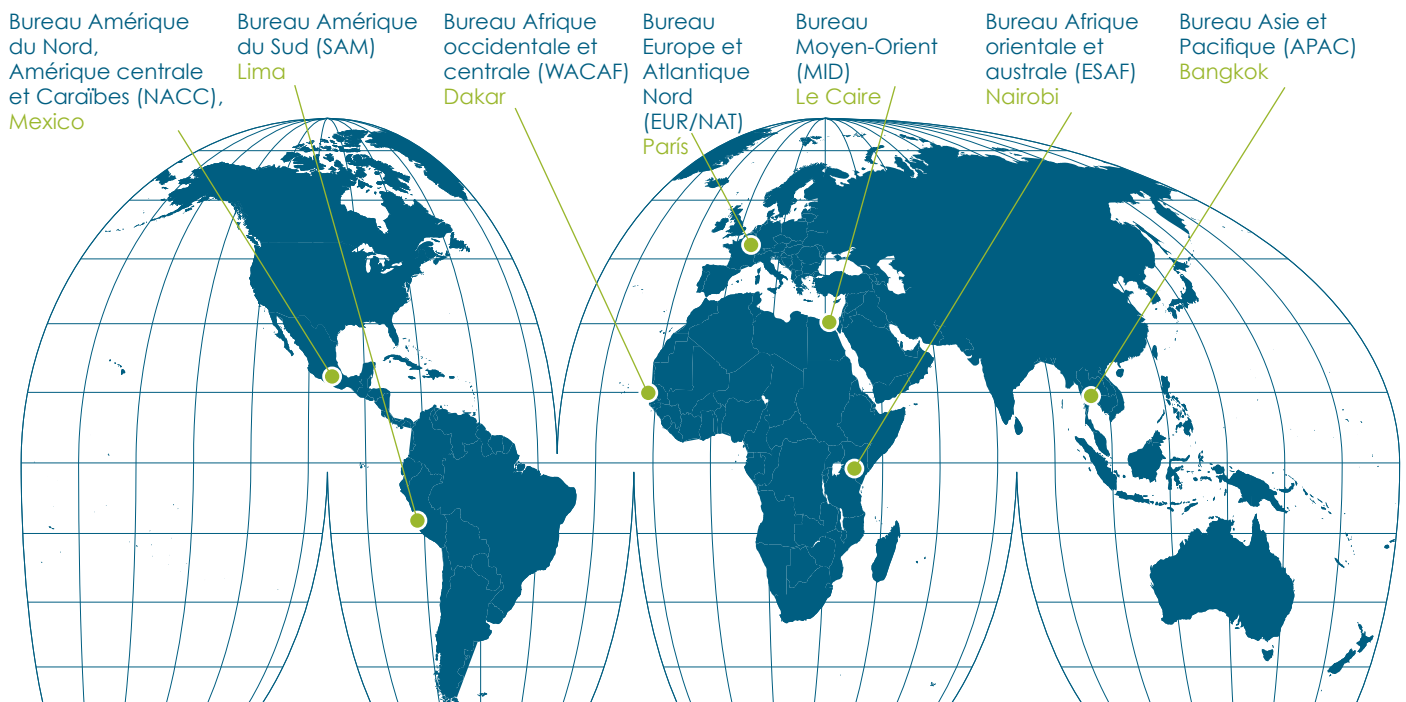
Commission de navigation aérienne de l'OACI (ANC)

Président : M. M.G. Fernando

Les membres de la Commission de navigation aérienne sont désignés par les États contractants et nommés par le Conseil. Ils agissent en leur qualité personnelle d'experts et non en qualité de représentants des États qui les ont désignés.

M. A.A. Alharthy	M. P.D. Fleming	M. O. R. Nundu
M. J.L.F. Alves	Mme S.A. González	M. C. Schleifer
M. D.C. Behrens	M. M. Halidou	M. F. Tai
M. M-h. Chang	M. J. Herrero	M. B. Thébault
Mme M. Deshaies	M. A. Korsakov	M. A. Tiede
M. B. Eckerbert	M. R. Monning	M. D. Umezawa

Présence mondiale de l'OACI



Maintien d'un solide appui à la sûreté et à la sécurité

La sûreté et la sécurité du système mondial de transports aériens devraient être considérablement renforcées au cours des quelques prochaines années. Si je peux l'affirmer sans crainte de me tromper, c'est en raison des résultats des réunions qui se sont tenues récemment sur ces questions ainsi que de ceux sur lesquels devraient déboucher les autres réunions à ce propos pendant le second semestre de l'année et l'an prochain.

Faits nouveaux concernant la sûreté de l'aviation

La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui s'est tenue au siège de l'OACI au mois de mars a formulé cinq recommandations importantes qui nous mettront collectivement mieux à même d'améliorer la sûreté de l'aviation partout dans le monde. Ces recommandations sont fondées sur la réalisation des trois principaux objectifs du Plan mondial de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (GASP).

Le premier objectif consiste à réduire le nombre d'accidents mortels et de pertes en vies humaines partout dans le monde, quel que soit le volume du trafic aérien. Si la tendance à cet égard est indubitablement positive, nous devons continuer de faire tout ce qui est en notre pouvoir pour continuer de réduire le nombre d'accidents mortels.

Le deuxième objectif du GASP consiste à réduire dans des proportions significatives les taux d'accidents dans le monde. En effet, ces taux, bien qu'ils soient peu élevés, restent opiniâtrement inchangés. Des réductions futures sont essentielles à mesure que le système de transports aériens continuera de croître.

Le troisième objectif visé en matière de sûreté a trait à la disparité qui caractérise des taux d'accidents d'une région de l'OACI à l'autre et au fait qu'aucune région n'est censée avoir un taux d'accidents dépassant deux fois la moyenne mondiale. Or, cet objectif n'a pas encore été atteint, les variations réelles entre les taux enregistrés dans les différentes régions et dans une d'entre elles en particulier demeurant excessivement élevées.

Les participants à la Conférence de mars se sont attachés essentiellement à définir et à opérer une réorientation fondamentale de la stratégie de sorte que l'on puisse avancer davantage sur la voie de la réalisation des objectifs du GASP. Il faudra pour cela compléter les méthodologies prescriptives traditionnelles par une approche proactive de la gestion de la sûreté fondée sur des normes de performance.



Cette approche plus dynamique, outre qu'elle devrait encourager la présentation de rapports sur la sûreté de l'aviation en créant un climat moins punitif, devrait permettre d'identifier les problèmes naissants avant qu'ils ne se traduisent par des incidents ou des accidents.

La première recommandation de la Conférence de haut niveau tendait à ce que l'Organisation s'en tienne absolument à la Méthode de surveillance continue (CMA) en matière de contrôle de la sûreté afin de faciliter la réalisation des objectifs spécifiques en la matière grâce à un partage en temps réel de l'information par les États concernant le fonctionnement de leurs systèmes de contrôle de la sûreté. Indirectement, cela permettra également d'utiliser plus efficacement des ressources disponibles afin d'évaluer dans quelle mesure les États se conforment aux lignes directrices de l'OACI ainsi que d'identifier des mesures plus concrètes pour remédier aux carences constatées.

La deuxième recommandation de la Conférence concernait la création et la mise en place d'un mécanisme véritablement international de partage de l'information concernant la sécurité. Si différents organismes rassemblent partout dans le monde un volume considérable de données sur la sûreté, ces données ne sont pas partagées comme elles devraient l'être. Toutes les informations critiques concernant la sûreté doivent être diffusées efficacement parmi la communauté de l'aviation internationale et traitées au moyen de méthodes d'analyse harmonisées au plan mondial.

Un pas important dans cette direction a été franchi par la Conférence lors de la signature par l'OACI, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, la Commission de l'Union européenne (CE) et l'Association internationale des transports aériens (IATA) d'une nouvelle

Déclaration d'intention concernant l'élaboration d'un Accord mondial sur l'échange d'informations concernant la sûreté. La troisième recommandation a en fait consisté à réaffirmer le rôle extrêmement productif que les organisations régionales de contrôle de la sûreté peuvent jouer s'agissant d'améliorer la sûreté de l'aviation. Très fréquemment, les États n'ont pas les ressources ou les compétences nécessaires pour résoudre à eux seuls les problèmes de sécurité. Les organisations peuvent les aider à conjuguer leurs ressources limitées et les informations nécessaires pour mener des analyses approfondies de la sûreté de l'aviation dans la région où le volume du trafic est limité.

Quatrièmement, la Conférence a exprimé l'espoir qu'il serait conclu un accord sur la mise en place d'un cadre organisationnel mondial afin de protéger le caractère confidentiel des données sur la sûreté qui s'inscrivent dans le cadre des futurs programmes de partage de l'information. Faute d'un tel cadre de protection, l'OACI et les autres organisations participant au processus de plus en plus dynamique d'analyse et de règlement des problèmes mondiaux de sécurité continueront de ne pas avoir accès à des informations essentielles.

Enfin, la cinquième recommandation de la Conférence tendait à ce qu'il soit établie une nouvelle annexe spécifiquement consacrée à la sûreté. Une telle annexe sur la gestion de la sûreté non seulement réaffirmerait que la sûreté est la toute première priorité pour l'OACI mais encore fournirait les précisions nécessaires à une application adéquate des normes concernant les programmes nationaux de sûreté et les systèmes de gestion de la sûreté. Une nouvelle annexe faciliterait également la mise en œuvre d'une approche coordonnée de la promulgation des pratiques nécessaires pour assurer le degré de sûreté le plus élevé possible dans l'ensemble de l'aviation internationale.

Mesures adoptées en matière de sécurité

La tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines, le 25 décembre 2009, a catalysé un certain nombre de mesures immédiates, ainsi que d'autres mesures à

long terme, pour faire face à une telle situation et prévenir de tels actes de terrorisme.

Trois conférences régionales sur la sécurité de l'aviation se sont tenues au niveau ministériel à Mexico, Tokyo et Abuja entre février et avril de cette année et une quatrième doit avoir lieu à Abou Dhabi en juin. Les participants à ces conférences ont réaffirmé leur engagement à combattre le terrorisme et en particulier de contrer les menaces auxquelles est exposée l'aviation civile. Ces conférences ont mis en relief la nécessité de resserrer les normes internationales relatives à la sécurité de l'aviation pour faire face plus efficacement aux menaces existantes et émergentes, et elles ont notamment recommandé d'élargir les mécanismes existants de coopération entre les États et l'industrie ; d'utiliser les technologies modernes pour détecter les articles interdits tout en respectant la vie privée et la sûreté des voyageurs ; de renforcer et de promouvoir la sécurité des documents de voyage ; et d'essayer de concilier une sécurité élevée et la nécessité de faciliter le voyage des passagers.

Pour sa part, à l'issue de sa vingt et unième session, en mars de cette année, le Groupe d'experts sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) a formulé des recommandations en vue de renforcer et d'appuyer le programme AVSEC de l'OACI, de mobiliser une volonté politique, de mobiliser des ressources dans les domaines de la recherche-développement et de l'assistance et d'éviter l'autosatisfaction dans le domaine de la sécurité de l'aviation.

Le Groupe a également souligné qu'il serait bon d'étudier comment pourraient être utilisées de façon novatrice les données disponibles concernant les passagers et la mesure dans laquelle ces nouvelles utilisations pourraient renforcer la sécurité de l'aviation. Il a appuyé sans réserve l'adoption et la mise en œuvre de mécanismes de nature à resserrer la coopération internationale, notamment pour ce qui est du partage des informations disponibles concernant d'éventuelles menaces. Il a également élaboré le projet d'amendement 12 à l'annexe 17 pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes auxquelles est exposée l'aviation civile ainsi que pour combler les lacunes des réglementations existantes.

L'Assemblée de l'OACI sera invitée cette année à adopter une version modifiée de la résolution A36-20 de l'Assemblée, relative aux actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Au terme de cette résolution amendée, l'Assemblée réaffirmerait l'importance critique que revêt la sécurité de l'aviation, qui doit par conséquent constituer la plus haute priorité dans le cadre du programme de travail de l'OACI. L'Assemblée adoptera sans doute aussi la Stratégie globale pour la sécurité de l'aviation pour les deux triennats suivants qui doivent faire suite au Plan d'action pour la sécurité de l'aviation adopté à la suite des événements du 11 septembre 2001.

La stratégie proposée porte sur les sept domaines d'activités ci-après : élimination des menaces existantes et nouvelles ; promotion d'approches novatrices, efficaces et efficaces de la sécurité ; promotion du partage de l'information entre États membres ; promotion du respect général des normes établies et mise en place de capacités nationales viables de contrôle de la sécurité de l'aviation ; amélioration des facteurs humains et de la culture de la sécurité ; promotion de la reconnaissance mutuelle des processus de sécurité de l'aviation ; et sensibilisation de tous les États et de toutes les parties prenantes à l'importance de la sécurité.

La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation qui doit avoir lieu en mars 2011 aura notamment pour but d'entériner une réaction harmonisée à l'échelle mondiale en réponse à l'incident du vol 253. La Conférence réunira des ministres et de hauts responsables de la sûreté de l'aviation afin de dégager un consensus, d'obtenir des engagements et de formuler les décisions jugées nécessaires pour permettre à l'OACI et à ses États membres d'adopter des contremesures efficaces pour éliminer les menaces qui pèsent sur l'aviation civile.

Dans tous les cas, l'OACI continuera de travailler en étroite coopération avec tous les membres de la communauté mondiale pour contrer efficacement toutes les menaces à la sécurité et à l'intégrité du système mondial des transports aériens. ■

L'après-crise :

Les transports aériens en 2009

La Section des politiques et des analyses économiques de l'OACI (EAP) compile des données exclusives concernant l'aviation auprès des États membres de l'Organisation. Elle est par conséquent la seule source qui soit au monde* pour une large gamme de données concernant le bilan de l'activité dans le secteur mondial des transports aériens, et publie des statistiques sur plus de 800 compagnies aériennes.

Dans son examen annuel de la situation du secteur des transports aériens dans le contexte de la conjoncture économique en général, Narjess Teyssier, Chef de la Section EAP, donne un exposé détaillé de la façon dont les ondes de choc qui ont ébranlé l'économie en 2009 ont cédé le pas à quelques premiers indicateurs de reprise en 2010.



Narjess Teyssier est Chef de la Section des politiques et des analyses économiques de l'OACI. En cette qualité, elle est responsable du programme de statistiques, des prévisions et des études économiques de l'OACI et permet ainsi de suivre la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation, comme la sûreté, l'efficacité et la protection de l'environnement. Elle supervise également

la réglementation économique des services de transports aériens internationaux en formulant à l'intention de l'OACI des projets de politiques concernant les droits perçus des usagers et l'imposition des transports aériens internationaux. Avant d'être nommée chef de la Section, elle a occupé différents postes dans les domaines de la commercialisation, des ventes et des études de marché dans le secteur des transports aériens, en particulier pour une compagnie aérienne régionale et pour Airbus, compagnie pour laquelle elle a travaillé plus de sept ans.

* Les publications statistiques et les prévisions de l'OACI sont en vente publique. Pour de plus amples informations, prière de contacter la Section à l'adresse eap@icao.int



En 2009, l'économie mondiale a été confrontée à la récession la plus grave et la plus généralisée que le monde ait connue depuis la Grande Dépression, ce qui a débouché sur d'importantes transformations qui ont eu un impact très marqué sur le secteur des transports aériens. Cette situation difficile a commencé pendant le premier semestre de 2008 par suite de la hausse des prix du carburant, qui ont atteint jusqu'à 150 dollars le baril en juillet 2008, puis a été exacerbée pendant le second semestre par la crise du crédit et le quasi-effondrement du système financier mondial, qui ont plongé le monde dans une spirale de récession qui s'est reflétée dans une croissance négative de l'économie mondiale pour la première fois depuis la Grande Dépression de 1929.

Le gel des marchés du crédit a contribué à une baisse brutale de la protection industrielle et du commerce mondiaux et le recul continu de l'emploi et la baisse de valeur des patrimoines restreignent les dépenses discrétionnaires des consommateurs dans des domaines comme les voyages aériens, tandis que la dégradation de la conjoncture boursière et l'assèchement du crédit ont forcé les opérateurs à réduire leur capacité, leurs investissements et leurs effectifs.

La crise financière économique : causes profondes, portée et situation actuelle

Les causes profondes de la crise économique de 2009 peuvent être imputées aux séquelles de l'éclatement, en 2001, de la bulle Internet, période pendant laquelle les taux d'intérêt aux États-Unis ont été considérablement réduits afin de faciliter les emprunts et de stimuler ainsi le marché du logement. Ces taux extrêmement réduits ont évidemment été utilisés pour accroître les crédits hypothécaires pour les emprunteurs « NINJA » (No Income No Job and Assets), c'est-à-dire les emprunteurs ne pouvant apporter la preuve de leurs revenus, de leur emploi ou de leur patrimoine.

Un circuit de rétroaction se renforçant mutuellement s'est ainsi trouvé établi entre l'augmentation de l'endettement et les prix du logement, ce qui a débouché sur l'éclatement, à son tour, de la bulle du logement en 2008.

Les taux d'intérêt ont continué d'être réduits encore plus et l'expansion du crédit a alors encouragé la spéculation sur les produits et les devises. Les prix du pétrole, des denrées alimentaires et de l'or ont atteint des niveaux inédits et le dollar des États-Unis s'est déprécié pour tomber à des niveaux jamais atteints précédemment. Comme beaucoup de banques étrangères avaient à leur bilan des titres hypothécaires américains irrécouvrables, l'on s'est trouvé en présence d'une réaction en chaîne, les institutions financières faisant faillite dans un pays après l'autre, créant ainsi une crise d'envergure mondiale.

Impacts sur les compagnies aériennes

Par suite de l'effritement des cours sur toutes les places mondiales, la capitalisation boursière des compagnies aériennes n'était plus, en 2009, que la moitié de ce qu'elle était au début de 2008, tandis que la difficulté d'accès aux marchés des capitaux a encore compliqué leur situation de trésorerie. La crise actuelle a touché les secteurs des transports aériens, du tourisme et des services plus durement que les autres secteurs de l'économie et il subsiste d'immenses incertitudes en ce qui concerne l'ampleur et la durée du ralentissement actuel ainsi que l'arrivée et la solidité d'une reprise dont les contours apparaissent peu à peu.

En fait, la récession actuelle a sérieusement affecté la croissance et la rentabilité des transports aériens, le consommateur ayant moins d'argent à consacrer à ses loisirs et la clientèle de la classe affaires continuant d'avoir recours à des solutions technologiques plutôt que de prendre l'avion pour assister à des réunions ou rencontrer des clients éloignés.

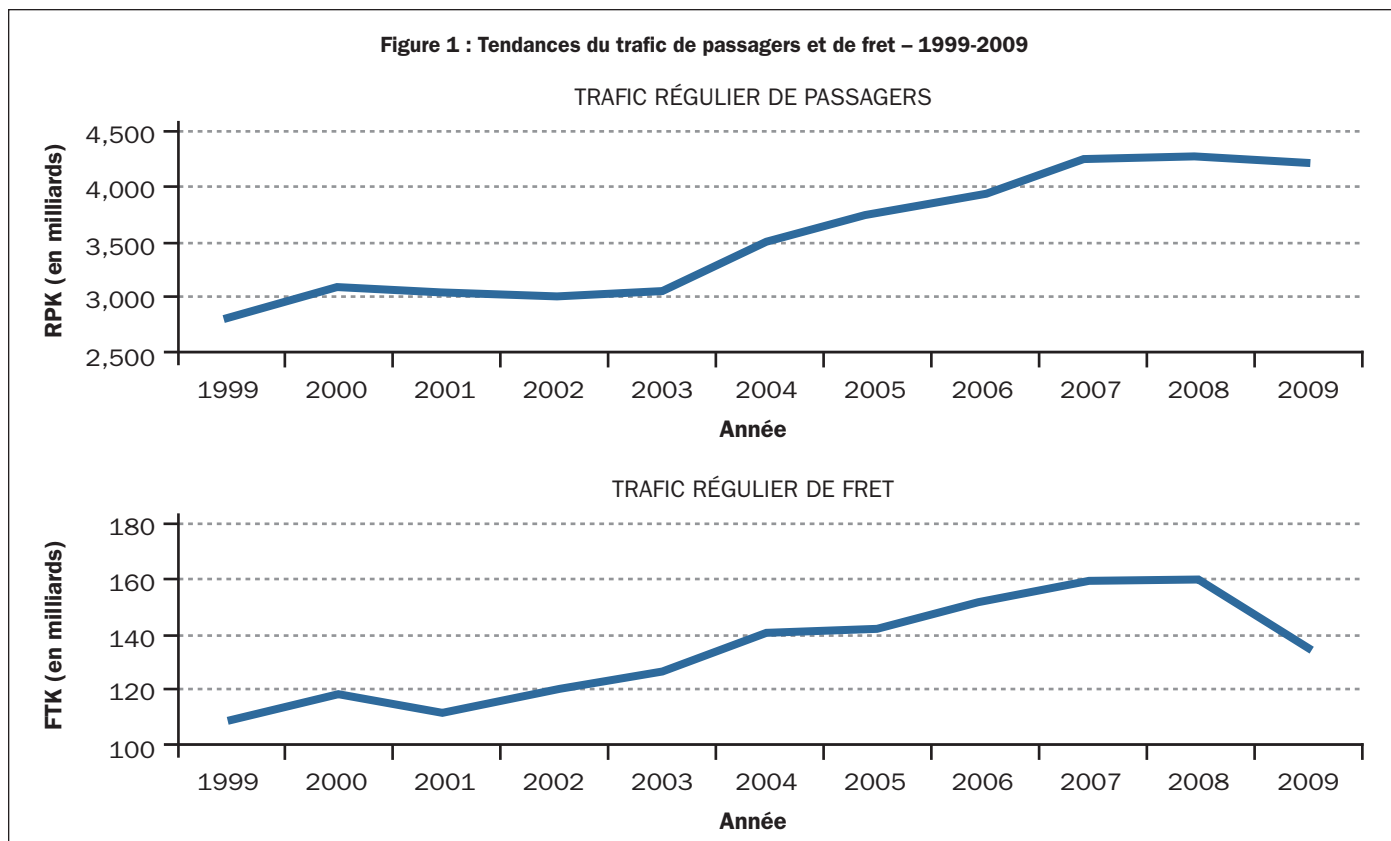
Les effets conjugués de tous ces facteurs suscitent de sérieux doutes concernant les perspectives de croissance économique et son impact sur le développement durable de l'aviation civile. Comme les transports aériens sont une chaîne de valeur caractérisée par de multiples intervenants et divers liens d'interdépendance, la défaillance de l'un des acteurs peut se répercuter sur le reste du secteur.

2009, année la plus noire pour les transports aériens

Il existe une corrélation directe entre les contractions du patrimoine et le recul concomitant de la consommation et des investissements des entreprises.

Pendant le premier semestre de 2008, la demande de transports aériens a été affectée par la hausse des prix du pétrole et des produits de base, qui a entraîné une augmentation des tarifs et une diminution des dépenses discrétionnaires que le consommateur pouvait consacrer à ses loisirs. Cette tendance à la baisse de la

Figure 1 : Tendances du trafic de passagers et de fret – 1999-2009



Source : OACI

demande de transports aériens a été amplifiée par les répercussions de la crise financière mondiale pendant le second semestre de 2008, qui a débouché ensuite sur la récession de 2009.

En outre, la baisse marquée des dépenses des voyageurs et des transporteurs enregistrée au cours de l'année écoulée a contribué à la persistance de la récession de 2008 jusqu'en 2009. Reflétant en cela la faiblesse de l'activité économique mondiale, les indicateurs mensuels concernant le trafic aussi bien de passagers que de fret ont baissé en 2009 par rapport à l'année précédente, et ce, en dépit de 12 mois consécutifs de réduction des billets d'avion visant précisément à relever ces indicateurs.

La figure 1 illustre l'évolution des tendances du trafic de passagers et de fret de 1999 à 2009 (bas de la page 6). Le montant global (passagers/fret/courrier) des recettes par tonnes-kilomètres réalisées a baissé de 6,4 % environ par rapport à 2008, tandis que le volume total des tonnes-kilomètres réalisées a été inférieur de 7,8 % à ce qu'il était en 2008.

L'on estime que le trafic régulier total (international et national) de passagers transportés par les compagnies aériennes des États membres de l'OACI a reculé de 3,1 % en 2009 par rapport à 2008. Cette baisse est la plus marquée qu'ait jamais enregistrée le secteur des transports aériens. À titre de comparaison, un fléchissement d'un même ordre de grandeur, de 2,9 %, s'est produit en 2001 par suite des ramifications des attaques du 11 septembre et de la faiblesse de l'activité économique mondiale.

En 2009, le trafic international a reculé de 3,9 % et le trafic national de quelque 1,8 %. Le volume du trafic a diminué dans toutes les régions de l'OACI, hormis celle du Moyen-Orient (MID), qui a enregistré en 2009 une augmentation impressionnante de près de 10 %.

La croissance du trafic national de passagers, de plus de 10 %, enregistrée dans les pays émergents d'Asie et d'Amérique latine reflète jusqu'à un certain point les mesures à court terme adoptées par certains des pays du G-20. La grande majorité des pays membres du G-20 ont adopté de vastes

programmes de stimulation budgétaire portant aussi bien sur les emprunts que sur les dépenses afin de compenser la réduction de la demande causée par la crise dans le secteur privé. Les plus vastes de ces programmes ont été ceux mis en œuvre par les États-Unis (deux programmes d'une valeur totale de près de 1 000 milliards de dollars entre 2008 et 2009) et la Chine (4 000 milliards de Yuan, soit 586 milliards de dollars, en novembre 2008) afin de soutenir la consommation nationale.

En outre, les résultats relativement robustes des transporteurs à faibles coûts (TFC) en Amérique du Nord, en Europe et dans la région Asie/Pacifique ont contribué à amortir la sévérité de la contraction du trafic total. Face à la baisse de la demande de voyages aériens, les compagnies aériennes ont réduit de quelque 3,1 % la capacité offerte en termes de sièges-kilomètres.

S'agissant du transport de fret, le trafic régulier total (international et national) a baissé de quelque 15 % en termes de fret-kilomètres réalisés.

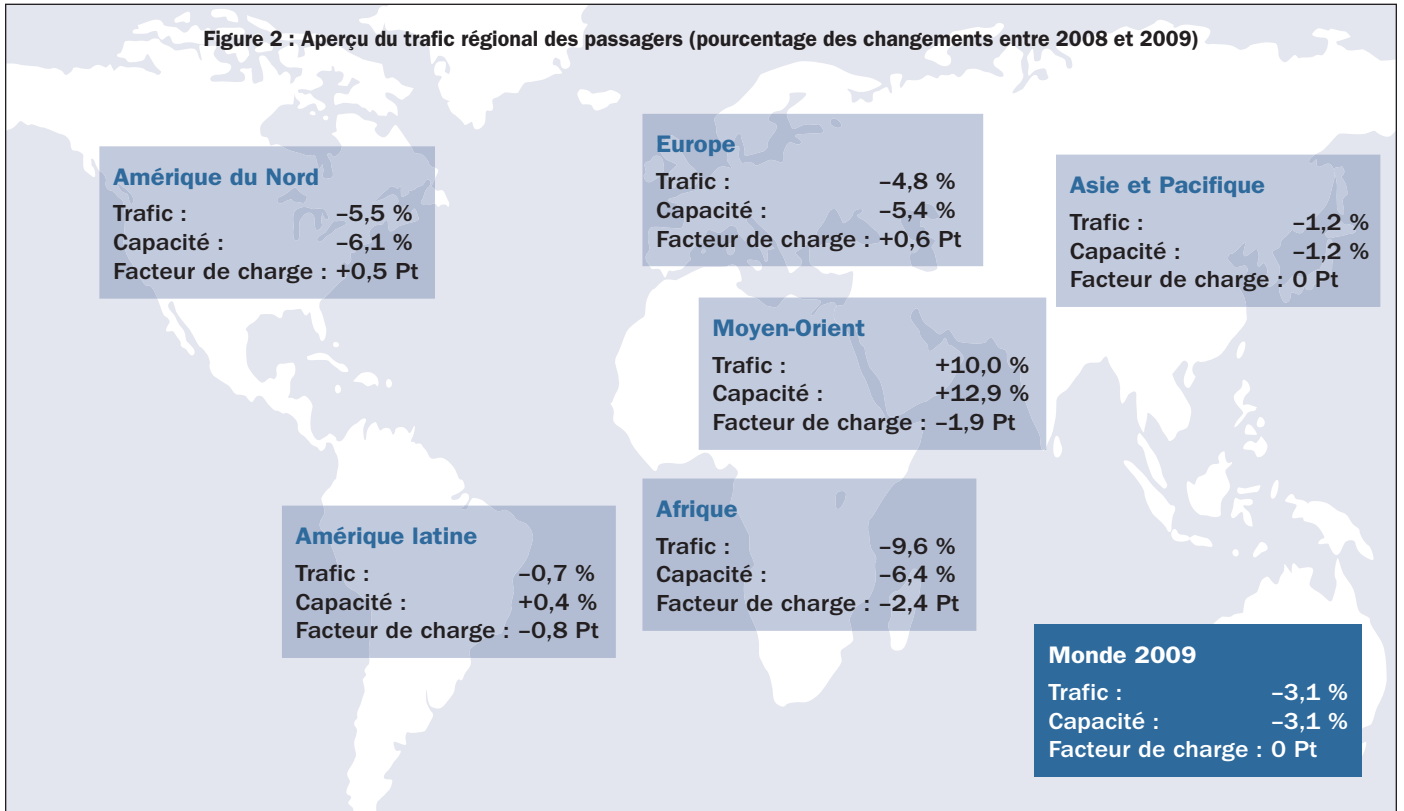
Tableau 1 : Croissance annuelle du trafic, par région et parts de marché, en pourcentage (en termes de passagers-kilomètres transportés – PKP)

Trafic de passagers	International		National		Total		
	Région	Croissance	Part de marché	Croissance	Part de marché	Croissance	Part de marché
Afrique		-8,9	3	-13,4	1	-9,6	2
Asie/Pacifique		-7,1	25	7,6	31	-1,2	27
Europe		-4	41	-10,5	8	-4,8	28
Moyen-Orient		10	11	10,3	1	10	7
Amérique du Nord		-5,5	16	-5,5	54	-5,5	31
Amérique latine/ Caraïbes		-2,9	4	1,9	5	-0,7	5
Monde		-3,9	100	-1,8	100	-3,1	100

Source : OACI

¹L'OACI définit un TFC comme étant « ... un transporteur dont la structure des coûts est relativement faible par rapport aux autres transporteurs comparables et qui offre des tarifs peu élevés. Il peut s'agir d'une compagnie indépendante, d'une subdivision ou d'une filiale d'une compagnie aérienne appartenant à un vaste réseau ou, dans certains cas, de l'ancienne division charter d'un groupe de compagnies aériennes. »

Figure 2 : Aperçu du trafic régional des passagers (pourcentage des changements entre 2008 et 2009)



Source : OACI

La croissance du trafic de fret s'est ralentie beaucoup plus que ne le porteraient à penser les chiffres concernant le transport de passagers, et ce, en dépit d'une réduction marquée de la capacité offerte par les compagnies aériennes. Le volume du fret est généralement un indicateur beaucoup plus fidèle de la situation économique mondiale car il reflète directement le niveau des échanges mondiaux.

Comme les importations des États-Unis représentaient à elles seules plus du tiers de la croissance totale de la consommation mondiale entre 2000 et 2007, le reste du monde était devenu extrêmement tributaire du consommateur américain, lequel, face à la récession de 2009, a commencé à épargner plutôt qu'à dépenser. Le ralentissement de la croissance dans les autres pays a été tout aussi marqué et a reflété clairement la chute brutale du transport de fret enregistrée en 2009.

Dans la région Asie/Pacifique, qui est celle qui occupe la plus large place dans le transport aérien de marchandises (environ 36 % du total mondial), le trafic

de marchandises a reculé de 14 % environ, tandis qu'en Europe et en Amérique du Nord (régions qui représentent chacune environ 25 % du trafic), le volume du transport de fret a baissé d'environ 18 % et 17 % respectivement.

Tendances du secteur des transports aériens

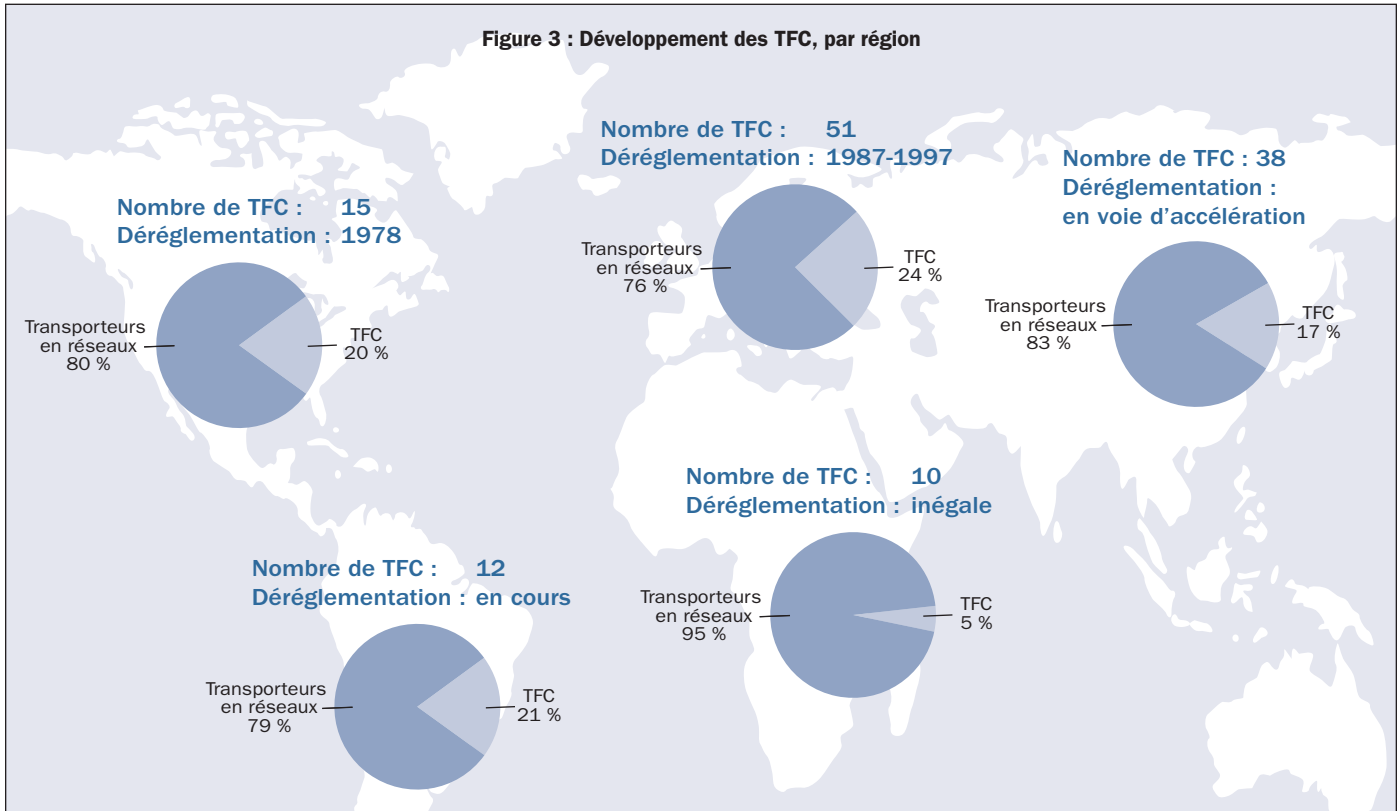
Défis auxquels sont confrontées les compagnies aériennes

Les compagnies aériennes sont passées d'une crise provoquée par les coûts à une crise provoquée par les recettes dans un environnement caractérisé par des coûts d'exploitation élevés. Dans une période de baisse de la Bourse, il était pour elles de plus en plus difficile de mobiliser des capitaux, de même que les possibilités d'emprunter étaient réduites, ce qui s'est traduit par un grand nombre de faillites parmi les compagnies aériennes. Pour faire face à cette baisse du trafic et des recettes, et surtout à la désaffection manifestée à l'égard de la classe affaires, les compagnies aériennes ont, jusqu'à présent, eu recours aux solutions ci-après dans l'immédiat :

- Réduction de la capacité offerte (environ 10 % de la flotte mondiale).
- Retrait anticipé d'appareils de type ancien (pas toujours remplacés par de nouveaux appareils).
- Réduction des fréquences et élimination de plusieurs routes, ce qui a nui à la qualité du service.
- Annulation ou suspension des commandes de nouveaux appareils.
- Licenciements substantiels (en Amérique du Nord et en Europe, environ 200 000 emplois directs et indirects ont disparu).
- Baisse des tarifs pour stimuler la demande.

Comme indiqué ci-dessus, les résultats préliminaires de 2009 ont fait apparaître un effondrement du trafic de passagers, à l'exception du segment des transporteurs à faibles coûts qui apparaît résister particulièrement bien en périodes de crise. Les transporteurs à faibles coûts ne peuvent se développer que dans un environnement de déréglementation, ce qui a été le cas, à différents niveaux, depuis les années 80. Le succès de la formule des transporteurs à faibles coûts est imputable aux avantages significatifs que suppose, sur le plan des

Figure 3 : Développement des TFC, par région



Source : OACI

coûts, le fait d'opérer dans un premier temps sur les marchés nationaux, mais cela est de plus en plus le cas aussi sur les routes internationales. Les exemples de Ryanair et d'EasyJet en Europe, d'Air Asia en Asie et d'Air Arabia et Jazeera Airways au Moyen-Orient sont les plus clairs reflets de ces tendances.

Face à la hausse des coûts et à la concurrence, les principaux réseaux et les principales compagnies charters ont été obligés de revoir leurs priorités et leurs concepts opérationnels afin de trouver de nouveaux modèles. Un des modèles choisis par les principales compagnies appartenant à un réseau consiste à créer des filiales auxquelles sont confiées les opérations sur les courts trajets pour pouvoir soutenir la concurrence des transporteurs à faibles coûts et d'éviter la menace potentielle représentée par de nouveaux venus sur le marché. Cette stratégie des faibles coûts, fondée sur l'idée d'une « compagnie dans la compagnie », en dépit du succès limité qu'ont eu certaines tentatives précédentes, essaie de combiner les ingrédients clés de la stratégie des transporteurs à faibles coûts et la réputation des compagnies ayant déjà une image de marque.

Cette formule, conçue principalement pour les routes nationales (par exemple Click/Mexicana ; Jetstar/Qantas ; Nok Air/Thai Airways ; Kulua/Comair et Mango/South African Airways), s'étend également aux services internationaux (par exemple Jetstar Asia ; Tiger Airways ; Air India Express ; BMI Baby ; Atlas Blue ; et Clickair, compagnies dans lesquelles détiennent des participations minoritaires Qantas ; Singapore Airlines ; Air India ; BMI British Midland ; Royal Air Maroc ; et Iberia respectivement).

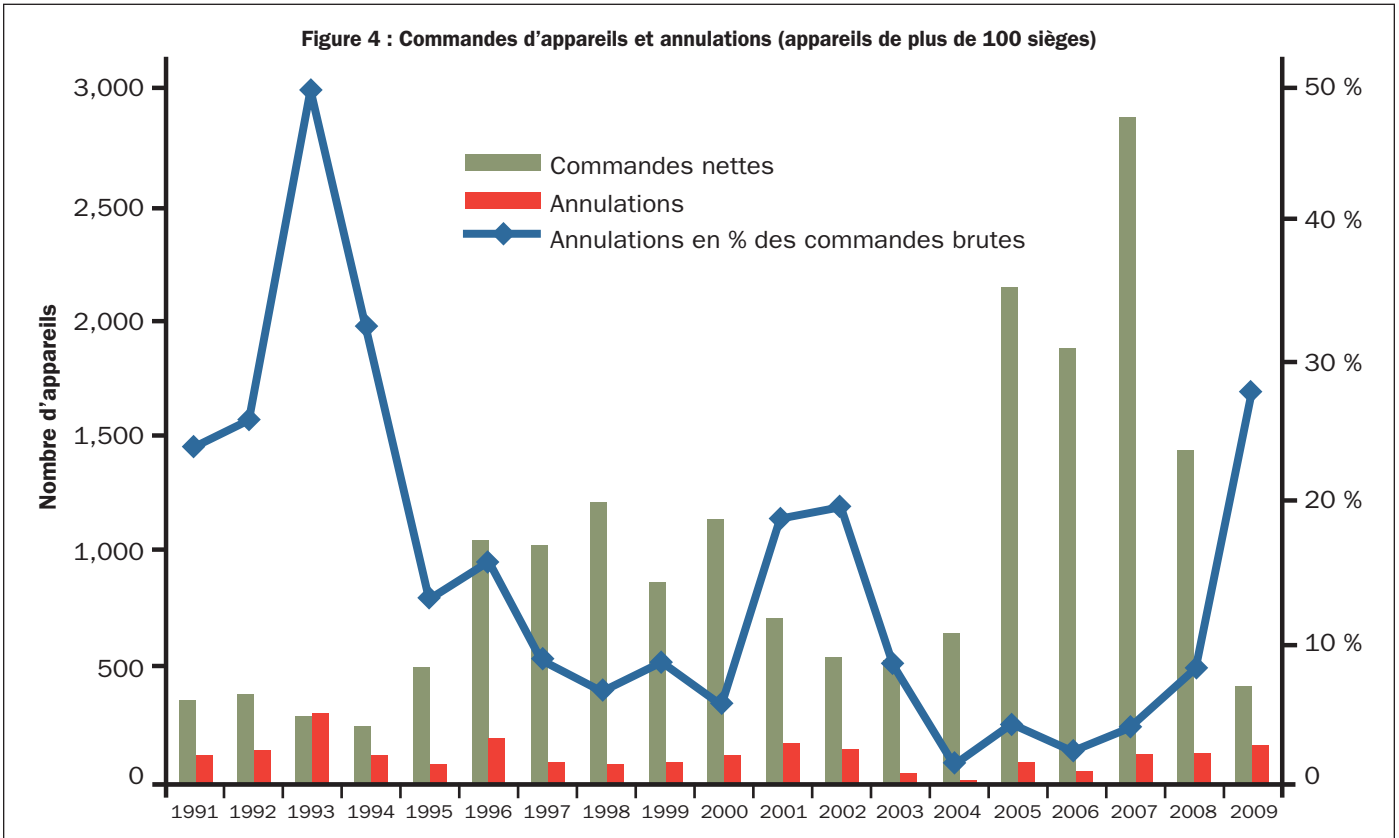
En outre, des compagnies réputées pour être des compagnies de réseau ou des compagnies charters, comme Aer Lingus, Flybe, Air Berlin ou Meridiana, se sont simplement transformées directement en transporteurs à faibles coûts.

Les tendances actuelles à la consolidation observées dans le secteur aérien sous l'effet des rachats (par exemple Lufthansa et BMI en 2009), de la liquidation des compagnies moins solides, des fusions et des partenariats (par exemple Jet Airways/Kingfisher) ont également des incidences sur les alliances de compagnies aériennes et se traduisent par une concentration accrue de la propriété dans le cadre des réseaux régionaux.

Fabricants

Les fabricants d'appareils, bien que généralement en meilleure position que les autres parties prenantes, n'ont pas été à l'abri des effets de la récession mondiale. Certaines compagnies aériennes, faute de trésorerie, ont annulé leurs commandes ou ont retardé les livraisons des appareils commandés. Même des compagnies relativement solides préfèrent ne pas exercer leurs options d'achat d'appareils et ont entrepris d'annuler les contrats par lesquels elles s'étaient engagées à louer des appareils. Le nombre d'appareils inutilisés de par le monde est passé de 805 en 2007 à 1 997 en 2009, augmentation due initialement au fait que ces appareils relativement anciens consommaient plus de carburant mais aussi, plus récemment, en raison de la baisse du nombre de passagers. Simultanément, les livraisons des deux principaux fabricants d'appareils se sont

Figure 4 : Commandes d'appareils et annulations (appareils de plus de 100 sièges)



Source : Sites internet Airbus et Boeing

poursuivies à un rythme accéléré et le nombre d'appareils livrés, qui avait été de 850 en 2008, a atteint 979 en 2009.

Parallèlement, certaines des fusions envisagées conduisent à s'interroger sur l'avenir des commandes qu'elles ont passées, les compagnies aériennes cherchant généralement, après une fusion, à exploiter au maximum les économies d'échelle possibles, notamment en opérant avec moins d'appareils. En 2009, le nombre de nouvelles commandes reçues par les deux principaux fabricants est tombé à son niveau le plus bas depuis 1995. Le montant net des commandes dans le monde a atteint 413 appareils, compte tenu des 160 annulations enregistrées, soit 28 % du nombre brut de nouvelles commandes et à des pourcentages les plus élevés qui aient jamais été enregistrés.

Il y a lieu de noter toutefois qu'aussi bien Boeing qu'Airbus ont encore sur leurs carnets de commandes plus de 6 000 appareils, soit l'équivalent de six ans environ de fabrication, ce qui, indépendamment de la fermeté de la demande sur les marchés émergents, devrait les mettre à l'abri, de même que leurs fournisseurs, de nouvelles annulations de commandes ou de risques de retard.

Sociétés de leasing

Avant que le contexte de la crise de 2009 ait été pleinement compris, les compagnies de location d'aéronefs avaient bénéficié d'une tendance à la hausse de la valeur des appareils et d'une pénurie

continue d'avions ainsi que de la fermeté de la demande sur les marchés émergents, comme la Chine, l'Inde et le Moyen-Orient. Les retards intervenus dans la livraison des nouveaux appareils gros porteurs (le A380 et le 787), joints à un accès relativement facile aux marchés des capitaux et de l'emprunt, avaient favorisé la croissance des sociétés de leasing.

Depuis la fin de 2008, la nouvelle conjoncture économique et les nouvelles difficultés d'accès au financement font planer bien des incertitudes sur le marché du leasing. Compte tenu du nombre croissant d'appareils oisifs et de compagnies aériennes en faillite ainsi que le renchérissement considérable de l'argent, les compagnies aériennes ont opté pour le leasing comme principale source de financement, ce qui leur permet d'obtenir des conditions de location plus intéressantes en raison du grand nombre de compagnies de leasing qui se font concurrence sur un marché de plus en plus restreint.

La reprise économique :

Quelle est la voie qui mène à l'expansion des transports aériens ?

Selon Global Insight et grâce aux énergiques politiques de relance adoptées par la plupart des pays avancés et des principaux pays émergents, les marchés financiers ont été relativement stables depuis le deuxième trimestre de 2009, date à laquelle le fléchissement de l'économie mondiale a pris fin après trois trimestres consécutifs de contraction du PIB.

HIGHLIGHTS

ICAO AIR TRANSPORT DATA AND ANALYSES

All information in one place.

For more information, contact: Tel: + 1 514-954-8136, Fax: + 1 514-954-6744, E-mail: eap@icao.int

AIR CARRIERS

Including Low Cost Carriers Traffic

Traffic - Commercial Air Carriers
Based on data reported to ICAO

Passengers Carried - Scheduled Flights **TRAFFIC FLOWS**

Period	Domestic Flights	International Flights	Total
--------	------------------	-----------------------	-------

Traffic & Financials **On-Flight Origin and Destination**

Fleet / Personnel **Traffic by Flight Stage**

AIRPORTS

Traffic - International Airports

Description	Total aircraft movements (all loads)	Passengers			
		Embarked	Disembarked	Total	Direct Transit

Traffic & Financials

ECONOMIC STUDIES AND DATABASES

Regional Differences in International

Airline Operating Economics

Regional and Global Traffic Forecasts

Statistical Reports

Tariffs for Airports and Air Navigation Services

World's Air Service Agreements

And much more ...

ICAO DATA AND ANALYSES ... THE ESSENTIAL TOOLS FOR:

- ✓ Route Development and Planning
- ✓ Air Traffic Flow Analyses and Forecasting
- ✓ Market Analyses and Strategy Development (e.g. market share, flight frequencies)
- ✓ Performance Benchmarking
- ✓ Financial and Operating Cost Analyses
- ✓ Investment Project Evaluation (e.g. privatization, IPO, due diligence)
- ✓ Air Transport Economic Studies
- ✓ Aviation Consulting Assignments



Global Aviation Data at your Fingertips

DAILY UPDATES



The source you can trust

La reprise de l'économie mondiale s'est considérablement raffermie pendant le troisième trimestre, période pendant laquelle le taux de croissance du PIB s'est accéléré pour dépasser nettement 3 %, contre 1,7 % le trimestre précédent.

De ce fait, les conditions du crédit se sont assouplies et les marges se sont considérablement rétrécies, ce qui a apporté une bouffée d'air frais pour les ménages et les entreprises en difficulté financière.

L'économie mondiale sort donc prudemment de la récession à l'heure actuelle, comme en témoigne la légère reprise des échanges et de la production industrielle. Après avoir reculé de 1 % en 2009, le PIB mondial réel, sur la base de la PPA, devrait, selon les dernières projections, s'accroître de 3,6 % en 2010.

Les dernières informations et les derniers sondages confortent l'idée que les États-Unis et les pays de la zone euro ont repris la voie de la croissance au cours du quatrième trimestre de 2009, bien que le chemin de cette reprise risque de suivre une courbe en W par suite des difficultés qui continuent de caractériser l'accès au crédit, la morosité des consommateurs et la rigidité des marchés du travail.

Un autre aspect fort intéressant des tendances de 2009 tient à la façon dont la croissance du PIB reflète deux niveaux de reprise très différents, l'un pour les pays BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine) et l'autre pour le reste du monde, qui privilégie le développement de certains secteurs spécifiques des transports aériens.

Les marchés émergents (principalement des pays BRIC) sont aujourd'hui le moteur de la nouvelle expansion mondiale grâce, en particulier, à la politique dynamique de stimulation budgétaire et monétaire et au nouvel essor des échanges mondiaux. Le PIB réel en Chine et en Inde devrait croître respectivement de 10,1 et 7,3 % en 2010. Cependant, la croissance pourrait se modérer si les banques centrales reviennent à des taux d'intérêt plus normaux afin de garantir la stabilité financière au cours des quelques trimestres à venir.

La demande des transports aériens demeure maussade, comme en témoignent les tarifs non viables qui sont appliqués actuellement. Si, pour d'autres secteurs, l'activité économique paraît revenir peu à peu à la normale, il demeure difficile pour le secteur des transports aériens d'accroître le chiffre d'affaires. Un début de reprise dans le secteur des transports aériens demeure prévu pour 2010, bien que les ramifications de la tentative de sabotage du vol pour Détroit, en décembre 2009, persisteront et affecteront la rapidité avec laquelle le trafic reprendra. Il se peut que l'on revienne en 2011 à des taux de croissance du trafic plus usuels.

Lorsque la reprise mondiale sera plus solide, cependant, il demeurera nécessaire pour le secteur des transports aériens de surveiller de près les hausses, potentiellement considérables, des prix du pétrole qui ont déjà commencé de se produire. À la fin de 2009, le prix du pétrole oscillait autour de 80 dollars le baril, contre 70 dollars le baril à la fin de 2007. Bien que ce prix demeure bien inférieur au chiffre record de 150 dollars le baril atteint en 2008, la viabilité économique du secteur

Tableau 2 : Croissance du PIB réel sur la base de la PPA *

	Croissance annuelle (%) 1998-2008	Croissance effective (%) 2008	Croissance effective (%) 2009	Croissance prévue (%) 2010
Afrique	4,5	5,2	2,4	3,9
Asie-Pacifique	5,7	4,8	3,1	6,4
Europe	2,5	1,0	-4,1	1,0
Amérique latine	3,3	4,1	-2,2	3,1
Moyen-Orient	4,7	4,3	-0,6	3,7
Amérique du Nord	2,6	0,4	-2,4	2,2
Monde	3,9	2,8	-1,0	3,6

Source : IHS/Global Insight *PPP : Parité du pouvoir d'achat

des transports aériens tourne généralement autour d'un prix de 70 dollars le baril.

Les objectifs stratégiques et l'action de l'OACI

En définitive, la crise actuelle débouchera sur une consolidation accrue qui entraînera de nombreux licenciements qui ne manqueront pas de poser problème pour les gouvernements, les usagers et les travailleurs. Cela pourrait affecter la contribution globale de l'aviation civile à l'économie mondiale, laquelle était estimée avant la crise comme représentant une valeur d'environ 1 200 milliards de dollars, soit approximativement 2,5 % du PIB mondial. Avant la crise, au cours d'une année moyenne, les industries liées à l'aviation civile (compagnies aériennes, aéroports, aérospatiale et entreprises affiliées) créaient directement plus de 6 millions d'emplois et, indirectement, 6,5 millions d'emplois de plus dans le secteur des chaînes d'approvisionnement et 3 millions d'emplois encore par le biais des effets induits sur l'emploi de la consommation.

En fait, avant la crise des transports aériens de 2009, la menace d'une pénurie croissante de personnel qualifié était dans certaines régions l'une des contraintes potentielles à la croissance du trafic. Une étude novatrice de l'OACI, extrêmement approfondie, qui met en relief le manque de capacité des établissements de formation de former la prochaine génération de professionnels de l'aviation sans compromettre la sécurité, doit être publiée pendant le deuxième trimestre de 2010.

L'OACI s'emploie sans relâche à assurer, en maximisant la sûreté et la sécurité, le développement durable de l'aviation civile. Aussi l'Organisation suit-elle de très près la réaction de toutes les parties prenantes face aux difficultés que soulèvent actuellement le resserrement du crédit, l'augmentation des tarifs, l'élimination de routes, les faillites de compagnies aériennes, la réduction des dépenses des passagers et, enfin, la hausse des coûts des services d'utilité publique et du matériel.

Les résultats préliminaires des nouvelles prévisions à long terme du trafic élaborées par l'OACI, présentés par types de trafic (pour 54 groupes de route) compte tenu de l'impact de la crise de 2009 laissent présager un taux annuel moyen de croissance du trafic mondial de passagers de 4,7 % pour la période de 20 ans comprise entre 2010 et 2030.

Il est probable que les taux de croissance pour chaque groupe de routes varieront en fonction des différences entre l'évolution prévisible de l'activité économique, des caractéristiques régionales et d'autres éléments pertinents qui influent sur le développement des transports aériens. Cette *Perspective mondiale des transports aériens*, qui doit être publiée à la mi-2010, reflète les prévisions de l'OACI concernant l'évolution future des transports aériens, information qui sera essentielle pour toutes les parties prenantes appelées à participer à la planification et à la formulation des politiques dans le secteur de l'aviation civile. ■

Tableau 3 : Prévisions de la croissance du trafic régional de passagers (PKP), pourcentage (%) de changement par rapport à l'année précédente

Région	2010	2011
	Prévision	Prévision
Afrique	6,5	7
Asie/Pacifique	3,6	6,5
Europe	2,9	5,5
Moyen-Orient	9,5	12
Amérique du Nord	1,3	2,6
Amérique latine	7,5	8
Monde	3,3	5,1

Source : OACI

En l'air

Depuis que des preuves scientifiques ont établi que l'activité humaine affecte le climat de la planète, des efforts considérables ont été déployés pour mettre en place les bases d'un nouvel accord concernant le climat qui permette à la communauté internationale de reprendre la voie d'un développement écologiquement rationnel.

Comme Jane Hupe, Chef de la Section de l'environnement de l'OACI, l'explique pour le *Journal*, même si les décisions attendues concernant les moyens de réduire les émissions de l'aviation internationale sont restées « en l'air » à Copenhague, l'Organisation a pu, lors de la réunion de haut niveau tenue en octobre dernier, parvenir à un accord sur les objectifs mondiaux à atteindre en matière d'émission, un Programme d'action sur l'aviation internationale et les changements climatiques et des recommandations qui marquent clairement à l'aviation la marche à suivre pour assurer son développement durable sous la direction de l'OACI.



Jane Hupe est Chef de la Section de l'environnement de la Direction du transport aérien de l'OACI. Elle conseille l'Organisation sur les questions environnementales liées à l'aviation ; coopère avec les organismes des Nations Unies et les organisations internationales ; gère la Section de l'environnement qui a été créée récemment et coordonne les activités du Comité de la protection

de l'environnement en aviation (CAEP), dont elle est secrétaire.

Mme Hupe a également collaboré avec l'OACI en qualité de consultante de la Direction de la coopération technique de l'Organisation en fournissant une assistance directe aux États contractants dans le domaine de l'environnement. Elle a été pendant 15 ans conseillère pour les questions liées à la protection de l'environnement de l'Institut de l'aviation civile (IAC) du Brésil, où elle était chargée de formuler les politiques et les règlements et de représenter le ministère de l'Aéronautique devant les instances gouvernementales s'occupant de l'environnement.

L'OACI est au premier plan des efforts menés pour trouver des solutions pragmatiques et concrètes afin de réduire des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale dans le contexte d'un nouvel accord mondial concernant les changements climatiques. Cette entreprise a conduit à mener des recherches approfondies sur les aspects scientifiques, techniques, opérationnels et économiques connexes de l'aviation et à faciliter les discussions et les négociations entre États membres de l'OACI.

Les informations qui ont été réunies par l'Organisation ont été analysées au moyen d'outils et de méthodes perfectionnés afin de déterminer avec autant de précision que possible l'impact de l'aviation sur le climat mondial ; les niveaux actuels et futurs des émissions de gaz à effet de serre générées par l'aviation ; les répercussions possibles de mesures pratiques visant à réduire ces émissions ; et les mécanismes financiers et les programmes de renforcement qui peuvent être envisagés ou nécessaires pour mettre en œuvre efficacement des programmes dans ce domaine.

En outre, l'OACI a fait de gros efforts pour lancer un processus approprié afin de faciliter le dialogue entre les membres de l'OACI, l'industrie et la société civile pour parvenir à un accord mondial et à un réel consensus entre toutes les parties prenantes quant aux mesures les plus propres à réduire l'impact de l'aviation sur le climat mondial.

Le processus entrepris à l'OACI

À la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, en septembre 2007, les 190 États membres de l'Organisation ont reconnu qu'il importait au plus haut point de réduire d'urgence les émissions de l'aviation qui contribuent aux changements climatiques et ont à nouveau mis en relief la nécessité pour l'OACI de continuer de jouer un rôle efficace de direction dans ce domaine.

En conséquence, l'Assemblée a demandé à sa 36^e session que soit créé un Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) qui serait chargé d'élaborer un programme d'action de l'OACI sur l'aviation civile et les changements climatiques. L'Assemblée a demandé à l'Organisation d'élaborer des propositions concrètes pour faciliter le processus CCNUCC et l'a priée en outre de convoquer une réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques à l'occasion de laquelle seraient examinées les recommandations du GIACC.

Le GIACC a été dûment créé en janvier 2008. Il était composé de 15 hauts représentants des gouvernements et représentants de toutes les régions de l'OACI. La participation au GIACC était fondée sur une orientation équitable entre pays membres développés et en développement et un appui technique supplémentaire lui a été fourni par le CAEP.

La quatrième et dernière réunion du GIACC a eu lieu fin mai 2009. Conformément à la résolution de l'Assemblée, les membres du Groupe ont identifié les trois principaux volets ci-après d'un programme d'action pour l'aviation mondiale :

- Objectifs ambitieux à atteindre au plan mondial en matière de consommation de carburant.
- Mesures suggérées pour réduire les émissions.
- Méthodes quantitatives suggérées pour mesurer les progrès accomplis dans le secteur de l'aviation.

Les propositions du GIACC ont été acceptées par le Conseil de l'OACI. En outre, le Groupe a formulé des recommandations sur la poursuite des travaux, et notamment sur la convocation de la réunion de haut niveau en octobre 2009 ainsi que d'une Conférence mondiale sur l'utilisation des nouveaux carburants d'aviation en vue de préparer la contribution du secteur international de l'aviation à la quinzième réunion de la Conférence des Parties.

Le processus CCNUCC

Trois mois après la 36^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Conférence des Nations Unies sur les changements climatiques, tenue à Bali (Indonésie), s'est entendue sur un processus d'élaboration d'un nouvel accord mondial sur le climat qui associerait tous les signataires de la Convention-cadre sur les changements climatiques (CCNUCC)¹ et de son Protocole de Kyoto. L'accord, connu sous le nom de Feuille de route de Bali, prévoyait un processus de négociation comportant deux volets – l'un relevant de la Convention et l'autre du Protocole de Kyoto – qui s'étendrait sur deux ans et devrait s'achever en temps utile pour la réunion de Copenhague en décembre 2009 (COP/15).

Les deux principaux organes chargés des négociations conformément à la Feuille de route de Bali étaient l'AWG-LCA2 et l'AWG-KP3. Le premier groupe devait concentrer son attention sur les principaux éléments de la coopération à long terme, à savoir l'atténuation des effets des changements climatiques, à l'adaptation, au financement, à la technologie et au renforcement des capacités, ainsi que la définition d'une « ... vision commune de la coopération à long terme, y compris un objectif mondial à long terme en matière de réduction des émissions. »

Les travaux menés par l'AWG-KP ont porté principalement sur les réductions des émissions après 2012 par les Parties visées à l'annexe I conformément au Protocole de Kyoto ainsi que sur des questions juridiques comme d'éventuels amendements au Protocole. Il y a eu en tout quatre sessions de négociation en 2008 [avril à Bangkok (Thaïlande) ; juin à Bonn (Allemagne) ; août à Accra (Ghana) ; décembre à Poznan (Pologne)] et six en 2009 [avril, juin et août à Bonn (Allemagne) ; octobre à Bangkok (Thaïlande) ; novembre à Barcelone (Espagne) ; et décembre à Copenhague (Danemark)].

Pendant les sessions de 2009, les efforts ont porté essentiellement sur l'élaboration de textes de négociation sous l'égide des deux groupes de travail.

Avant Copenhague, les deux groupes de travail avaient tenu leurs sessions en novembre 2009 à Barcelone (Espagne). Les négociations ont débouché sur une série de documents officiels, transmis à Copenhague en tant qu'annexe au rapport de la réunion. L'un de ces documents officiels comportait des propositions touchant les émissions

de l'aviation internationale et du transport maritime (communément appelées « combustibles de soute » dans le cadre du processus CCNUCC), y compris la possibilité pour le secteur de l'aviation internationale de devenir l'une des sources éventuelles de financement des activités d'adaptation aux changements climatiques menées par les pays en développement.

Pendant le processus mené sous l'égide de l'AWG-LCA, des progrès considérables ont été accomplis au sujet de questions comme l'adaptation, la technologie et le renforcement des capacités. Cependant, les positions sont restées très éloignées concernant l'atténuation des effets et le financement. Tel a été le cas aussi en ce qui concerne l'examen des mesures relatives aux combustibles de soute.

L'AWG-KP n'a guère accompli de progrès en ce qui concerne les objectifs globaux et individuels des Parties visées à l'annexe I. En outre, il y a eu de sérieuses divergences de vues sur la question de savoir si Copenhague devrait déboucher sur un amendement au Protocole de Kyoto ou sur un nouvel accord.

Résultats des processus menés sous l'égide de l'OACI et de la CCNUCC

Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques (PAIACC)

L'OACI a tenu en octobre 2009 une réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques en vue d'évaluer le PAIACC et de discuter des domaines dans lesquels il serait possible de progresser et de formuler des propositions concernant les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale.

La réunion de haut niveau, d'une durée de trois jours, s'est entendue sur un certain nombre de mesures qui pourraient être appliquées par les gouvernements, en collaboration avec l'industrie, pour aider à réduire l'impact de l'aviation sur le climat mondial. Les États représentant 94 % du trafic aérien commercial mondial se sont entendus sur :

- L'objectif d'une amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant jusqu'en 2050.
- Une décision de fixer des normes mondiales d'émission de CO₂ pour les aéronefs.
- Un cadre de mesures axées sur le marché pour l'aviation internationale.
- Des mesures visant à aider les pays en développement et à faciliter l'accès aux ressources financières, au transfert de technologies et au renforcement des capacités.
- La collecte et la présentation à l'OACI de données concernant les émissions de l'aviation internationale.
- La poursuite des travaux sur l'utilisation de nouveaux carburants d'aviation.

La réunion a également convenu de poursuivre les travaux concernant les objectifs à moyen et à long terme et notamment d'étudier la possibilité de fixer des objectifs plus ambitieux comme une croissance

¹ La CCNUCC compte aujourd'hui 194 signataires.

² Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention-cadre sur les changements climatiques.

³ Groupe de travail spécial sur les nouveaux engagements des Parties visées à l'annexe I au titre du Protocole de Kyoto.

neutre en carbone et des réductions des émissions, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement ainsi que de la nécessité de promouvoir une expansion durable de l'industrie. De telles améliorations du rendement du carburant ou autres objectifs en matière de réduction des émissions ne poseraient pas d'obligations spécifiques aux États.

Un autre aspect important de la réunion de haut niveau a été l'accord intervenu sur le fait que les États pourraient présenter à l'OACI les plans d'action qu'ils auraient élaborés pour réduire les émissions de l'aviation.

La réunion de haut niveau a approuvé une déclaration affirmant l'engagement des États membres de réduire les émissions de l'aviation qui contribuent aux changements climatiques en collaborant avec l'OACI. Cela a été le premier accord concernant la lutte contre les changements climatiques conclu au niveau de tout un secteur mondial. Cette déclaration, ainsi que les résultats de la CAAF/09, ont constitué la base de la contribution de l'OACI aux discussions concernant l'aviation internationale menées dans le contexte de la CCNUCC à Copenhague.

Les pourparlers sur les changements climatiques et l'Accord de Copenhague

La réunion sur les changements climatiques tenue sous l'égide de la CCNUCC a eu lieu à Copenhague du 7 au 18 décembre 2009. Elle a englobé la quinzième Conférence des Parties (COP/15) à la CCNUCC ainsi que la cinquième Conférence des Parties tenant lieu de Réunion des Parties au Protocole de Kyoto (CMP5). La réunion s'est tenue en même temps que celles des deux organes subsidiaires de la CCNUCC et des deux AWG.

L'objectif général de la réunion était de permettre aux gouvernements de parvenir à un accord sur un plan complet, ambitieux et juste de lutte contre les changements climatiques au plan international. Plus d'une centaine de dirigeants mondiaux ont assisté aux débats conjoints de haut niveau de la COP/15 et de la CMP5. Près de 40 000 participants se sont fait inscrire lors de la réunion, qui s'est heurtée à un grand nombre de difficultés de caractère administratif, de procédure et politiques.

DÉCLARATION DE LA RÉUNION DE HAUT NIVEAU DE L'OACI SUR L'AVIATION INTERNATIONALE ET LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

« Tenant compte des résultats pertinents de la quinzième Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques et reconnaissant que la présente Déclaration ne préjuge pas des résultats de ces négociations, l'OACI et ses États contractants, ainsi que les organisations compétentes, continueront aussi de travailler de concert pour poursuivre des travaux sur les objectifs à moyen et à long terme, consistant à étudier la possibilité de se fixer des objectifs plus ambitieux, notamment la croissance neutre en carbone et les réductions des émissions, en tenant compte des engagements collectifs annoncés par l'ACI, la CANSO, l'IATA et l'ICCAIA au nom de l'industrie du transport aérien international, des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement et de la croissance continue de l'industrie de l'aviation internationale pour établir un processus à soumettre à l'examen de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI. »
(Déclaration de la réunion de haut niveau, troisième paragraphe)

À l'issue de deux semaines de négociations intensives de la COP/15, il n'a pas été possible de parvenir à un accord qui puisse être reflété dans un texte juridique. En fait, les gouvernements ont adopté une décision par laquelle ils ont pris note d'une déclaration politique connue sous le nom d'« Accord de Copenhague ». En outre, il a été décidé de prolonger le mandat de l'AWG-LCA et de l'AWG-KP pour qu'ils puissent poursuivre leurs travaux et en soumettre les résultats pour adoption lors de la COP/16 et de la CMP/6 devant se tenir à Cancun (Mexique) du 29 novembre au 10 décembre 2010.

L'Accord de Copenhague a été rédigé par les représentants de tous les groupes de négociation participant au processus CCNUCC et constitue une lettre d'intention à caractère politique dans laquelle les signataires se sont engagés à réduire les émissions nationales. Il reflète les vues de la communauté scientifique, à savoir qu'il faut maintenir l'augmentation de la température mondiale à moins de 2° centigrades si l'on veut éviter les pires effets de changement climatique.

Pour parvenir à cet objectif, l'Accord de Copenhague spécifie que les pays industrialisés s'engageraient à atteindre d'ici à 2020, individuellement ou conjointement, des objectifs quantifiés de réduction des émissions au niveau de l'ensemble de l'économie qui seraient énumérés dans un appendice à l'Accord. Au 31 janvier 2010, 38 Parties visées à l'annexe I ont fourni des informations concernant leurs objectifs de réduction des émissions d'ici à 2020, mais ces informations ne comportaient aucune donnée concernant les objectifs spécifiques fixés dans le secteur de l'aviation internationale.

En outre, l'Accord de Copenhague prévoit la possibilité pour les pays en développement de fixer leurs propres objectifs d'atténuation – sur une base volontaire – qui figureraient dans un appendice à l'Accord. L'Accord prévoyait en outre que les pays en développement devraient communiquer tous les deux ans des informations sur les efforts qu'ils auraient déployés pour limiter les émissions de gaz à effet de serre. Au 31 janvier 2010, 23 pays en développement avaient communiqué des informations au sujet des mesures d'atténuation qu'ils avaient adoptées et 7 d'entre eux ont mentionné le secteur des transports.

L'Accord définit également les montants du financement à court et à long terme à mettre à la disposition des pays en développement pour les aider à adopter des mesures visant à lutter contre les changements climatiques. La mise en œuvre de l'Accord devrait faire l'objet d'une évaluation d'ici à 2015 afin de déterminer si des mesures de caractère mondial devaient être adoptées d'urgence pour parer aux difficultés escomptées.

S'agissant de l'aviation internationale, les participants ont discuté de la question au sein d'un groupe officieux constitué sous l'égide de l'AWG-LCA, mais aucune décision n'a été prise. Il y a lieu de souligner toutefois que les parties ont reconnu les efforts substantiels réalisés et les résultats obtenus jusqu'à présent par l'OACI.

Et maintenant ?

Il paraît difficile de recréer dans l'immédiat l'élan politique favorable à l'adoption au plan mondial de mesures visant à combattre les



ICAO Colloquium on Aviation and Climate Change



Image selected from the ICAO drawing contest. Children and dependants of ICAO employees were invited to submit drawings on the theme of **Aviation in a Green Environment**.

ICAO invites you to attend, sponsor and/or exhibit at its upcoming:

Colloquium on Aviation and Climate Change 11-14 May, 2010, ICAO Headquarters, Montreal

The Colloquium will focus on current strategies and programmes being employed by ICAO, industry participants, academic/research institutions and other international organizations to harness new technological, scientific and economic solutions in the global fight against climate change. The event will prepare ICAO Member States for their environment-related discussions and high-level decisions to be made at the 37th ICAO Assembly in September 2010.

This special event will provide a unique forum on aviation and climate change, in particular on recent key developments that have emerged from:

- **The ICAO High-level Meeting on International Aviation and Climate Change**
- **ICAO's Conference on Aviation and Alternative Fuels**
- **UNFCCC COP/15**
- **Eighth Meeting of ICAO's Committee for Aviation Environmental Protection (CAEP)**

A tutorial on environmental issues will precede the Colloquium. Attendees will be fully familiarized with the vocabulary and concepts used in the description, measurement, regulation, and management of aviation GHG emissions.

For more information contact:
envclq@icao.int

For additional details visit:
www.icao.int/clq10

www.icao.int/clq10



**ACT»»
GLOBAL**

ICAO: UNITING AVIATION ON CLIMATE CHANGE

changements climatiques qui a précédé la Conférence de Copenhague. Les résultats des travaux des AWG, cependant, de même que l'Accord de Copenhague, constituent une excellente base pour poursuivre les négociations en vue de la conclusion d'un accord mondial en 2010.

S'agissant de l'aviation internationale, aucune décision n'a été prise à la COP/15 et les options pouvant être envisagées dans le contexte de la CCNUCC demeurent, littéralement, « en l'air ». Quels que puissent être les résultats dans le contexte de la CCNUCC, cependant, l'OACI continuerait de mettre en œuvre son plan d'action pour combattre les changements climatiques. De nouveaux progrès devraient être accomplis dans le contexte des initiatives concernant l'aviation comme suite aux recommandations formulées par le Comité de la protection de l'environnement en aviation à sa huitième session (CAEP/8), en février 2010, des discussions en cours à ce sujet au sein du Conseil de l'OACI et de l'examen complet des politiques et des programmes concernant l'environnement qui doit avoir lieu lors de la prochaine session de l'Assemblée de l'OACI, à l'automne 2010.

La déclaration adoptée par la réunion de haut niveau de l'OACI a expressément demandé qu'un certain nombre de questions soient revues à la lumière des résultats de la Conférence de Copenhague. Tel est le cas, par exemple, des activités concernant la

possibilité de fixer des objectifs plus ambitieux ainsi que l'élaboration d'un cadre mondial des mesures axées sur le marché visant à réduire les émissions de l'aviation.

L'Accord de Copenhague fixe pour l'augmentation de la température de la planète une limite de 2° centigrades. Cet objectif prééminent pourra constituer, dans un premier temps, une bonne base pour continuer d'étudier les objectifs mondiaux à fixer à moyen et à long terme en termes d'émissions de l'aviation internationale.

Pour faciliter les travaux et l'action des États, l'OACI a déjà prévu une série d'initiatives en prévision de l'Assemblée de l'OACI. Ainsi, l'Organisation a organisé du 12 au 14 mai 2010 un Colloque sur l'aviation et les changements climatiques, qui constituera une occasion pour les États d'échanger les dernières informations disponibles et facilitera le dialogue entre les États, l'industrie de l'aviation et la société civile afin de pouvoir parvenir à de solides décisions de principe dans ce domaine lors de la prochaine assemblée.

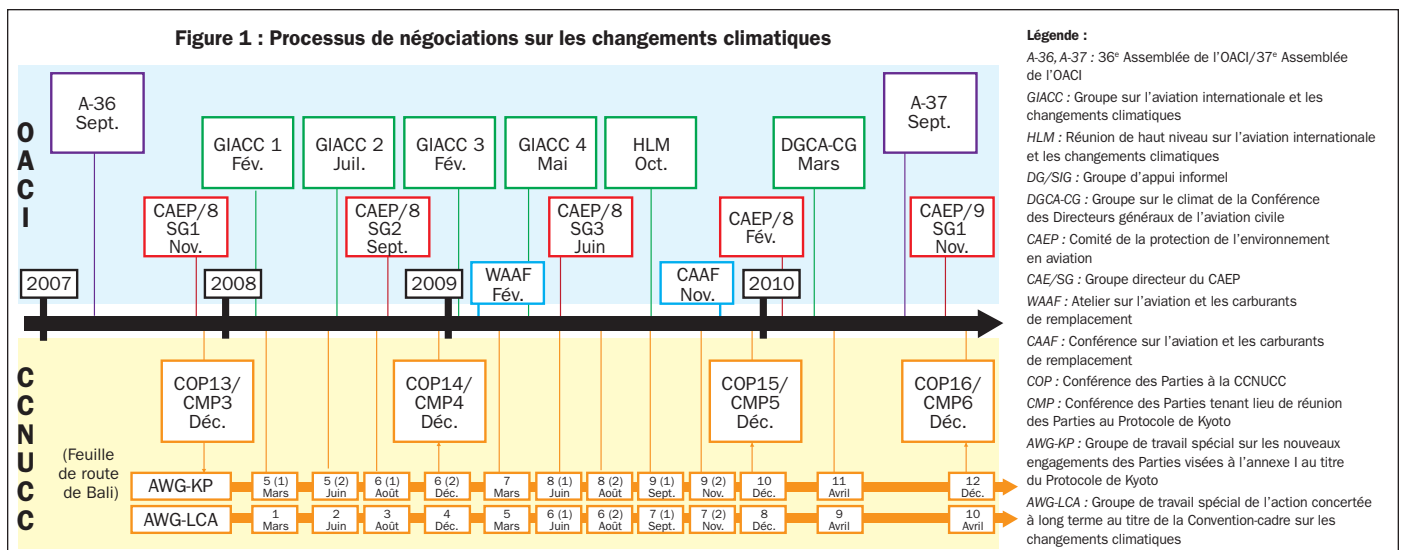
L'OACI travaille également à l'élaboration de son deuxième *Rapport sur l'environnement*, consacré à l'aviation et aux changements climatiques, qui doit paraître à la mi-2010. En outre, il a été mis en place un processus visant à faciliter l'élaboration des politiques de l'OACI concernant l'aviation et les changements climatiques afin d'appuyer les efforts déployés par l'Organisation pour

rédiger un projet de résolution à ce sujet qui serait soumis à l'approbation de l'Assemblée à sa prochaine session.

L'Organisation poursuivra également ses travaux dans d'autres domaines, comme l'élaboration d'un cadre mondial de mesures axées sur le marché, la collecte, le suivi et la publication de données concernant l'aviation, l'élaboration de mesures visant à aider les pays en développement et à faciliter leur accès aux ressources financières ainsi que le transfert de technologies et le renforcement des capacités.

L'année à venir sera très chargée pour l'OACI, mais l'Organisation est prête à relever les défis. Une nouvelle section de l'environnement a été créée afin de mieux coordonner les activités à entreprendre, et l'OACI demeure résolue à coopérer étroitement avec le Secrétariat de la CCNUCC. L'Organisation, les États membres et la communauté de l'aviation dans son ensemble demeurent résolus à ne ménager aucun effort pour limiter ou réduire l'impact de l'aviation internationale sur le climat mondial.

Bien que des décisions sur les mesures à adopter pour réduire les émissions de l'aviation internationale soient restées « en l'air » à Copenhague, il n'y a pas lieu de se préoccuper... Grâce au rôle de direction que continuera de jouer l'OACI, les parties prenantes du secteur mondial de l'aviation peuvent avoir l'assurance que l'atterrissage du secteur se fera en douceur. ■





PROFIL DE PAYS

Corée

Le pivot mondial de l'est de l'Asie

La République de Corée est, par ordre d'importance, le huitième marché pour les transports aériens mondiaux et un élément clé du progrès et du développement dans la région Asie-Pacifique.

Profil spécial d'un pays unique qui dessert tous les coins des cinq océans et des six continents du réseau mondial des transports aériens.

Voulez-vous voler avec moi ?

L'Ambassadrice honoraire de l'aéroport international d'Incheon,
KIM Yu-Na, médaille d'or au Jeux olympiques d'hiver de Vancouver de 2010





Corée :

Comment concilier une croissance dynamique et rapide du secteur et les principes de sécurité et d'efficacité du système de transports aériens

« La République de Corée a, ces dernières années, accompli des progrès remarquables sur le plan de la sécurité en dépit de la rapidité de la croissance du secteur. »

L'aube du développement de l'aviation civile en République de Corée

En 1903, 19 ans après le premier vol des frères Wright, M. Chang-Nam Ahn a effectué le premier vol de monomoteur biplan en République de Corée.

Le secteur des transports aériens

Depuis ce premier vol commémoratif, l'aviation civile en République de Corée a connu un développement véritablement

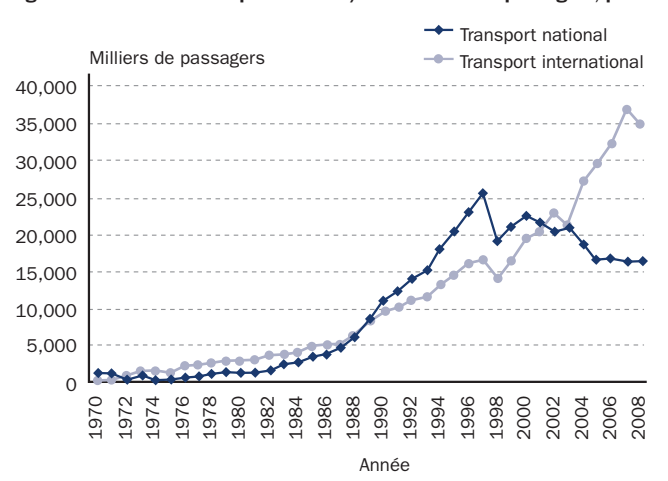
remarquable qui a permis au pays de devenir au cours des 20 dernières années l'un des plus vastes marchés pour les transports aériens. Ainsi, la République de Corée est devenue, par ordre d'importance, le huitième pays du monde tant sur le plan du volume des transports aériens que des contributions financières à l'OACI (2008).

La République de Corée a de vastes réseaux opérationnels de transports aériens internationaux réguliers : 59 compagnies aériennes desservent actuellement 146 localités de 45 pays sur 265 routes (2 241 vols par semaine).

HISTOIRE DE L'AVIATION CIVILE EN RÉPUBLIQUE DE CORÉE

- 1913 : Premier vol dans l'espace aérien coréen.
- 1916 : Construction du premier aérodrome d'Yeouido, à Séoul.
- 1922 : M. Chang-Nam Ahn, premier Coréen à piloter un avion dans l'espace aérien coréen.
- 1928 : Ouverture de la première école de vol.
- 1939 : Inauguration de l'aéroport de Gimpo.
- 1946 : Création de Korean National Air (KNA).
- 1948 : KNA exploite la première route nationale Séoul-Busan.
- 1950 : Lancement de services sur les itinéraires Busan/Jeju et Busan/Daegu.
- 1952 : Création de l'Université aéronautique nationale.
- 1953–1954 : Début des vols d'essai entre Séoul et Hong Kong.
- 1962 : Création de la Korean Airline Corporation en tant que société étatique.
- 1969 : Privatisation de la Korean Airline Corporation sous le nom de « Korean Air ».
- 1988 : Lancement d'Asiana Airlines.
- 2001 : Inauguration de l'aéroport international d'Incheon.
- 2001 : Élection de la République de Corée au Conseil de l'OACI.
- 2005 : Lancement de Hansung Airlines, premier transporteur à faibles coûts (TFC).
- 2006 : Lancement du premier TFC coréen local, Jeju Air.
- 2008–2009 : Lancement de Jin Air, Air Busan et Eastar Jet, qui viennent grossir le marché des TFC.

Figure 1 : Volume du transport national/international de passagers, par an



Au cours des dernières années, c'est en République de Corée qu'a été enregistré l'un des taux de croissance du trafic aérien le plus élevé de la région Asie-Pacifique (APAC), avec un taux annuel moyen de croissance de 8,7 % pour les passagers internationaux et de 6,4 % pour le fret international pendant la période comprise entre 1999 et 2008.

En 2008, les aéroports de Corée ont accueilli près de 35 millions de passagers internationaux. Le volume du trafic de passagers ne cesse de croître depuis 1999, sauf en 2003 et en 2008, années marquées par les chutes brutales imputables aux pandémies de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) et de la crise financière mondiale.

Parallèlement à cette croissance, la République de Corée a continué de développer de prestigieuses compagnies de catégorie mondiale et un aéroport international de réputation internationale, à savoir :

- **Korean Air** : premier transporteur mondial de fret au cours des cinq dernières années.
- **Asiana Airlines** : reconnue « Compagnie aérienne de l'année » en 2009 par Air Transport World.

- **Aéroport international d'Incheon** : lauréat quatre ans de suite du prix « Meilleur aéroport du monde » décerné par le Conseil international des aéroports.

Le volume du fret international transitant par les aéroports coréens a atteint au total quelque 3 millions de tonnes en 2008, soit un taux moyen de croissance de 6,4 % depuis 1999. Le transport de fret a lui aussi augmenté régulièrement et devrait continuer de croître en même temps que le marché du fret international sous l'effet d'une tendance progressive à une libéralisation accrue.

Libéralisation

La République de Corée a entrepris de libéraliser progressivement ses secteurs du transport aussi bien de fret que de passagers en s'attachant à accroître la capacité et à développer les routes par le biais d'accords bilatéraux avec ses principaux partenaires.

Ainsi, la République de Corée a entrepris de négocier avec des tiers des arrangements de partage de codes, de doublement de voies et de prix. Cette politique devrait conduire à une libéralisation accrue au plan régional dans le court terme, notamment sous forme de négociation de droits de trafic des troisième et quatrième libertés dans un premier temps et, à terme, de la cinquième liberté. Il y a actuellement 19 accords en vigueur concernant le transport de passagers.

Les services de transport de fret ont été abordés dans une optique plus libérale en raison de l'importance qu'ils revêtent pour les échanges entre les États de la région et de la nécessité de promouvoir le rôle joué par l'aéroport international d'Incheon comme pivot logistique pour la région APAC. Ainsi, la République de Corée a conclu des accords de libéralisation du transport de fret avec 31 États.

Sécurité de l'aviation

La République de Corée est résolue à promouvoir le développement d'un système de transports aériens sûr et efficace en dépit de son rapide développement. En février, elle est fière d'avoir mis en place un système



de contrôle de la sécurité hautement normalisée pleinement conforme aux normes internationales et pratiques recommandées de l'OACI, comme l'ont clairement démontré les évaluations réalisées en République de Corée dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), qui est un indicateur clé de l'efficacité des programmes de contrôle de la sécurité de l'aviation civile d'un État.

Le robuste système de sécurité de l'aviation mis en place en République de Corée lui a permis de n'avoir à déplorer aucun incident majeur pendant dix années consécutives malgré l'ampleur de ses opérations de transports aériens.

Mise en œuvre efficace des SARP de l'OACI

Il peut être difficile pour les autorités responsables de l'aviation civile de mettre en œuvre et de gérer la vaste gamme de normes et de pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ainsi que les fréquents amendements qui y sont apportés par l'Organisation afin d'améliorer sans cesse la sécurité des transports aériens partout dans le monde. L'identification et la communication des différences par rapport aux normes de l'OACI constituent des tâches complexes qui exigent beaucoup de temps et d'efforts. Pour améliorer l'efficacité et l'efficacité de sa gestion des SARP, la République de Corée a par conséquent mis au point un **Système unique de gestion et d'application des SARP (SMIS)**.

Le SMIS est conçu de manière à gérer et tenir à jour toutes les informations concernant l'application des SARP de l'OACI. Le système permet, grâce à un contrôle continu, de garantir le respect intégral des SARP. De plus, il est conçu de manière à répondre aux lettres que l'OACI adresse aux États afin de pouvoir suivre ainsi les mesures adoptées.

La République de Corée a mis son système SMIS à la disposition de tous et l'a distribué à plus d'une trentaine d'États contractants de l'OACI depuis sa mise au point, en 2006. Le SMIS continue d'être adapté à la lumière de l'évolution des objectifs dont il est censé faciliter la réalisation.

Inspection et surveillance de la sécurité de l'aviation

Afin de garantir la sécurité du fonctionnement des aéronefs et des aéroports, le Bureau de l'aviation civile, qui relève du Ministère des transports terrestres et maritimes de la République de Corée, certifie les compagnies aériennes et les aéroports internationaux du pays et approuve les entreprises de maintenance.

Des inspecteurs hautement formés et expérimentés contrôlent continuellement les capacités, la fiabilité et les performances en matière de sécurité des compagnies aériennes, des exploitants des aéroports et des autres prestataires de services dans tous les domaines pertinents de l'aviation civile du pays.

Mise en œuvre harmonisée des SMS

Les aéronefs, exploitants d'aéroports et prestataires de services de contrôle du trafic aérien appliquent intégralement les systèmes de

gestion de la sécurité (SMS) depuis le 1^{er} septembre 2008. Les organes de tutelle, les prestataires de services et les différents instituts de recherche qui opèrent dans le secteur de l'aviation ont déployé des efforts concertés afin de mettre au point des SMS harmonisés et efficaces.

En outre, le « Système de rapports sur la sécurité » du pays a été amélioré afin de mieux gérer et de partager systématiquement les informations concernant la sécurité ainsi que de promouvoir une culture de la sécurité dans un environnement non répressif.

Outil efficace et efficient, le système électronique de publication en ligne d'informations sur la sécurité a été adopté pour pouvoir tenir dûment informées toutes les catégories de personnel qui travaillent dans le secteur de l'aviation. Les résultats des inspections et des programmes de formation ont été diffusés par un système en ligne de gestion des données concernant la sécurité intitulé Système national de formation sur l'aviation civile (NARMI) afin de faciliter la gestion des données concernant la sécurité de l'aviation civile et l'enregistrement des aéronefs.

Ces outils et programmes ont aidé la République de Corée à gérer efficacement les risques. Un projet visant à élaborer une version internationale du système NARMI a également été entrepris afin d'en faire profiter l'ensemble de la communauté internationale de l'aviation civile.

Délivrance de licences et formation

La République de Corée délivre des licences conformément aux normes de l'OACI afin de garantir les compétences du personnel après vérification des connaissances, des compétences et de l'état de santé des intéressés. Des examens écrits doivent également être introduits à partir de 2010 par un système informatisé.

Grâce au Système continu de télécontrôle (ARTS), les pilotes, contrôleurs de trafic aérien, agents techniques d'exploitation et ingénieurs aéronautiques, souvent appelés à travailler par équipes, pourront à tout moment se soumettre à des tests. Le passage de tests traditionnels sur support papier à un modèle informatisé se fera commodément et économiquement. Le nouveau système informatisé facilitera le perfectionnement du personnel et améliorera la compétitivité du secteur national de l'aviation.

Afin de perfectionner la connaissance de l'anglais de ses pilotes et contrôleurs du trafic aérien, le Bureau de l'aviation civile a mis au point un programme individualisé d'apprentissage de l'anglais et un test de connaissance de l'anglais qui sont l'un et l'autre pleinement conformes aux SARP de l'OACI.

Consciente qu'il faudra faire face à une augmentation considérable du trafic et à une pénurie de pilotes de lignes au plan international, la République de Corée envisage de créer dans l'un de ses aéroports régionaux un centre de formation en vol qui accueillera des stagiaires aussi bien nationaux qu'étrangers. Cette initiative ne manquera pas non plus d'avoir un impact positif sur le développement économique de la région.



Ready To Feel Truly Welcome?

Have you yet to experience the distinct, award-winning service of Incheon International Airport?

Incheon International Airport was named "Best Airport Worldwide" by Airports Council International (ACI) for five consecutive years in 2010. At Incheon International Airport customers always come first. Enjoy the most convenient facilities and the world's finest services at Incheon International Airport. What could be more perfect?



Services de navigation aérienne

Les contrôleurs du trafic aérien, qualifiés et hautement formés, suivent 24 heures par jour plus de 1 400 décollages et atterrissages au moyen du matériel le plus moderne.

Des aides à la navigation aérienne comme radiophares omnidirectionnels VHF, système d'atterrissage aux instruments (ILS) et radars sont utilisés continuellement pour garantir la sécurité des vols. En outre, des évaluations de tous les systèmes d'aide à la navigation sont réalisées périodiquement par des vols d'inspection afin d'en garantir l'exactitude.

La République de Corée a élaboré un plan directeur de réalignement de l'espace aérien national pour faire face à l'augmentation constante du trafic aérien et garantir la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes et d'en atténuer l'impact environnemental. Différentes mesures ont été adoptées à cette fin, par exemple dans les domaines comme le réalignement des services de la circulation aérienne (ATS), le réaménagement des procédures de vol, etc.

En outre, la République de Corée s'est employée sans relâche à mettre en place son système CNS/ATM de la prochaine génération dans le contexte du concept de vol au choix ainsi qu'à mettre au point un système d'ATS satellitaire qui aura pour effet d'améliorer la sécurité et l'efficacité de tous les services de trafic aérien.

Modernisation du système de navigation

Conformément à la résolution A36-23 de l'Assemblée de l'OACI, par laquelle l'Assemblée a instamment engagé les États à appliquer des procédures RNAV et PBN ainsi qu'à élaborer un plan de mise en œuvre des procédures PBN, la République de Corée a élaboré une feuille de route pour la mise en œuvre des procédures PBN qui guidera le développement des futurs systèmes de navigation aérienne.

Cela constituera un tournant sur la voie de l'amélioration du système de gestion de l'espace aérien national, de la sécurité et de l'efficacité des vols ainsi que la protection de l'environnement en général. Cette transition constituera un élément majeur pour toute l'évolution future du secteur coréen de l'aviation civile et contribuera aussi à l'harmonisation et à l'interopérabilité du système mondial de navigation aérienne.

Sécurité de l'aviation

La sécurité de l'aviation en République de Corée a été renforcée par un système juridique très complet et par l'utilisation de technologies avancées. Le pays compte aujourd'hui un des systèmes de sécurité les plus fiables et les plus avancés qui soient au monde, comme cela a été établi lors du premier cycle du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

Le Bureau de l'aviation civile a mis en place des politiques de sécurité visant à prévenir des menaces comme les tentatives d'intervention

illicite. À cette fin, il a instauré un programme national de promotion de la sécurité de l'aviation civile afin de garantir la réalisation de programmes de sécurité par les opérateurs d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. Ce programme est appuyé par le Programme national de contrôle de la qualité de la sécurité de l'aviation civile.

La sécurité en vol est assurée à la fois par les exploitants d'aéronefs et par le Bureau de l'aviation civile. Les aéronefs ont été protégés par l'installation, pour l'accès au poste de pilotage, de portes à l'épreuve de balles et des agents de sécurité accompagnent tous les vols. En outre, les lignes directrices de l'OACI concernant les liquides, aérosols et gels (LAG) sont pleinement appliquées depuis mars 2007.



L'avion d'entraînement à réaction T-50

L'industrie aérospatiale

L'industrie aérospatiale coréenne a commencé par la maintenance d'aéronefs militaires pendant les années 50. Au cours des années 70, Korean Air a fabriqué 500 hélicoptères MD et chasseurs F-5. À mesure qu'elle s'est développée, pendant les années 80, l'industrie aérospatiale a fabriqué pour Boeing et Airbus des cellules d'aéronefs commerciaux.

Pendant les années 90, Korean Air a continué de fabriquer des hélicoptères UH-60, et Korea Aerospace Industry (KAI) s'est dotée des experts et du matériel nécessaire pour mettre au point des aéronefs comme l'appareil d'entraînement à turbocompresseur KT-1 et l'appareil d'entraînement à réaction T-50. Le KT-1 a été commandé par l'Indonésie et la Turquie et continue d'être demandé par d'autres clients.

L'industrie aérospatiale coréenne continue de se développer en participant à la mise au point, en qualité d'associé responsable, de nouveaux appareils commerciaux comme le Boeing 787 et l'Airbus 350 ainsi qu'en réalisant des activités de maintenance, de réparation et de révision (MRO) d'aéronefs en qualité d'AMO, c'est-à-dire d'organisation de maintenance approuvée par la Federal Aviation Administration des États-Unis, de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation et de l'Administration de l'aviation civile de la Chine.

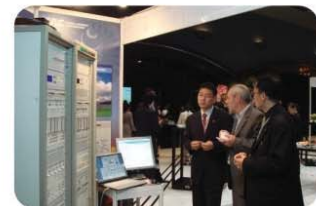
Avec ses quatre bases de maintenance situées dans différentes régions du pays, Korean Air offre des services comme maintenance d'aéronefs, modification et modernisation des systèmes de cabine, conversions d'appareils de transport de fret et peinture d'aéronefs.

Korea Airports Corporation

leading aviation & IT technology



With accumulated know-how for 30 years, Korea Airports Corporation(KAC) developed the navigational aid systems, which are core of safe aircraft operation and are for sale in domestic and foreign markets. KAC's navigational aid systems passed the flight inspection test by Korean government and reliability for systems are ensured by getting a certificate from BUREAU VERITAS.



As an airport management specializing organization, KAC operates 14 airports from Gimpo to Jeju in Korea. KAC developed core of navigational aid systems such as ILS, DVOR and DME. KAC is going to open skies around the world with state-of-the-art technology.

Asiana Airlines a deux bases de maintenance, tandis que KAI, Sam Sung Techwin et la UI Helicopter Company ont également des services de maintenance dans leurs installations respectives.

L'élargissement de l'Accord bilatéral sur la sécurité de l'aviation conclu avec la FAA prévoit également la mise au point et la certification d'un prototype d'avion à quatre places à moteur à piston unique équipé de systèmes numériques de commande du moteur et d'un cockpit vitré.

La République de Corée a un potentiel considérable d'amélioration continue et apporte un solide appui au développement de son industrie aérospatiale. Il est probable que l'activité dans ce secteur contribuera beaucoup à faire de la République de Corée l'un des membres du groupe G-10 d'ici à 2015.

Aéroports

Incheon International Airport Corporation (IIAC)

L'aéroport international d'Incheon, exploité par l'Incheon International Airport Corporation (IIAC), est l'un des plus vastes et des plus actifs qui soient au monde. C'est l'aéroport d'entrée en République de Corée et un pivot pour le nord-est de l'Asie et il constitue par conséquent un élément clé du développement des transports et du développement économique futurs de la région.

À l'heure actuelle, 70 compagnies aériennes desservent 170 villes du monde entier à partir de l'aéroport international d'Incheon. Il a été qualifié de « Meilleur aéroport du monde » pendant quatre années consécutives, ce qui ne s'était jamais vu, lors de l'enquête sur la qualité du service des aéroports réalisée par l'ACI. Skytrax l'a considéré comme étant le « Meilleur aéroport du monde » en 2009, et la revue *Global Traveler* lui a également décerné ce prix quatre ans de suite.

Dans le cadre de l'inauguration de la deuxième phase de l'aéroport international d'Incheon, l'IIAC a entrepris d'importants travaux de modernisation de l'infrastructure, notamment en améliorant les dispositifs de sécurité et en aménageant un aéroport en U, ce qui a amélioré l'efficacité des installations aéroportuaires et facilité et accéléré les formalités de contrôle des passeports.



L'aéroport international d'Incheon (principal terminal de passagers)

En 2009, l'IIAC a pris pied avec succès sur le marché mondial des services aéroportuaires en assumant la gestion de l'aéroport d'Erbil en Iraq. La société continuera de s'employer activement à exploiter les possibilités de développement d'autres aéroports à l'étranger.

Korea Airports Corporation (KAC)

La Korea Airports Corporation (KAC) gère et exploite 14 aéroports en tant qu'organisation spécialisée de gestion aéroportuaire en République de Corée. Elle joue également un rôle important dans l'aviation civile du pays dans des domaines comme l'exploitation et l'entretien de centres de contrôle régionaux, les aides à la navigation en route et l'organisation de cours de formation pour le personnel de l'aviation.

Premier exploitant d'aéroports du pays, la KAC a, sur la base de technologies brevetées, mis au point des aides à la navigation de divers types comme ILS, DVOR et DME, systèmes qui ont depuis lors été installés aussi bien en République de Corée que dans 15 aéroports de 10 autres États.

KAC participe également à des projets de services consultatifs et des projets de construction d'aéroports à l'étranger. En 2009, la société s'est associée à une étude de faisabilité de la construction d'un nouveau terminal pour passagers à l'aéroport international de Mactan Cebu (Philippines) en qualité de conseiller technique, et elle conserve aujourd'hui la réputation d'une importante société spécialisée dans la gestion des aéroports.

Certification des opérations aéroportuaires

Tous les aéroports utilisés pour le service international en République de Corée ont été certifiés par le Bureau de l'aviation civile conformément à la réglementation nationale et aux SARP applicables de l'OACI.

La gestion numérique des données concernant les obstacles est assurée par un système informatisé à trois dimensions et des techniques modernes de topographie faisant appel au radar optique (LIDAR) et au GPS. Ce système a l'avantage de permettre une gestion améliorée et efficace caractérisée par un degré très élevé d'intégrité tout en réduisant les possibilités d'erreur.

Compagnies aériennes

Korean Air

Fondée en 1969, la compagnie Korean Air n'a cessé, pendant plus de 40 ans, de développer ses opérations en termes aussi bien de qualité que de volume, et est devenue l'une des principales compagnies mondiales. Desservant 117 destinations de 39 pays du monde entier, son système avancé de gestion et ses politiques novatrices de satisfaction de la clientèle lui ont permis d'obtenir des résultats remarquables.

Korean Air est l'une des compagnies mondiales de premier plan et ses activités englobent le transport international de passagers et de fret, la restauration, l'hôtellerie et l'aérospatiale.



Fly At Your Command



Effortless travel. Every stop along the way.

With flights to 118 cities in over 39 different countries, Korean Air's fast and convenient global network serves you anywhere around the world in style.

Bureau de l'aviation civile

Consolider la place occupée par la Corée dans l'aviation mondiale



Le Bureau de l'aviation civile a pour objectif de faciliter des voyages aériens commodes et sûrs tout en appuyant le secteur coréen de l'aviation et en permettant à la République de Corée d'occuper une place de premier plan dans l'aviation mondiale.

À cette fin, le Bureau de l'aviation civile a entrepris de mener une stratégie axée sur des programmes d'amélioration des performances et d'initiatives de nature à maximiser le rendement de l'investissement en dépit de ressources humaines et financières limitées, notamment au moyen de méthodes de travail et de pratiques de gestion débouchant sur des résultats mesurables. Le Bureau de l'aviation civile entend également, à l'avenir, s'employer activement à répondre aux besoins et aux attentes du secteur mondial des transports aériens.



Il-young Chung
Vice-Ministre chargé du Bureau de l'aviation civile

Il est indubitable que les transports aériens apportent d'immenses bienfaits à l'humanité sur les plans du développement économique, social et culturel. L'aviation étant, de plus en plus, à la portée de la société humaine en général, l'une de mes tâches consiste à renforcer le professionnalisme et la responsabilité des membres du personnel du Bureau, ce qui nous aidera à atteindre nos objectifs. Dans notre quête de l'excellence, nous sommes sincèrement convaincus que nous contribuerons à l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité des transports aériens et, sans aucun doute, à un développement plus efficace et plus efficient de l'aviation mondiale.



PROFIL DE PAYS – RÉPUBLIQUE DE CORÉE

Membre fondateur de SkyTeam depuis 2000, Korean Air est devenue la plus importante des compagnies aériennes d'Asie qui desservent l'Amérique du Nord et est le premier transporteur mondial de fret (depuis 2004). Korean Air mettra en service prochainement dix Airbus A380 et dix Boeing 787 Dreamliner.

Asiana Airlines

Depuis sa fondation, en 1988, Asiana Airlines s'est totalement vouée à offrir à sa précieuse clientèle des services novateurs de catégorie mondiale dont la qualité n'a rien à envier à celle d'autres compagnies.

Asiana s'est vu décerner en février 2009 le prix « Compagnie aérienne de l'année » et Skytrax lui a attribué pendant quatre années consécutives la note « 5 étoiles ». La compagnie dessert 65 destinations de 20 pays du monde entier avec 74 appareils, dont des B737, B767, B777, B747, A320, A321 et A330. Asiana a opté pour le nouvel appareil A350WXB comme appareil de la prochaine génération et envisage de prendre livraison de 30 appareils supplémentaires entre 2016 et 2022.

Transporteurs à faibles coûts (TFC)

Les nouveaux arrivés sur le marché coréen des transporteurs à faibles coûts (TFC) sont notamment Jeju air, Jin Air, Air Busan et Eastar Jet, compagnies qui s'efforcent toutes d'assurer des services stables de transport de passagers en exploitant leurs créneaux de services nationaux et internationaux à courte distance.

Ensemble, les compagnies régulières et les transporteurs à faibles coûts de la République de Corée transportent des passagers du nord-est de l'Asie vers tous les continents de la planète.

Protection de l'environnement et changements climatiques

Le Bureau de l'aviation civile a élaboré une stratégie d'ensemble et un plan d'action afin de réduire l'impact du secteur de l'aviation sur les changements climatiques, problème environnemental qui touche l'ensemble de la planète.

Ce plan d'action doit être mis en œuvre conjointement par l'État, les exploitants, les autorités aéroportuaires et les instituts de recherche.

Le Groupe coréen sur l'aviation et les changements climatiques joue un rôle clé dans la mise en œuvre des mesures de protection de l'environnement, parmi lesquelles il y a lieu de citer l'introduction d'aéronefs à faible consommation de carburant, l'établissement d'un système de navigation de la prochaine génération, le raccourcissement aussi bien des mouvements à terre que des distances de vol et des méthodes d'exploitation des aéroports respectueuses de l'environnement.

En outre, il a été entrepris d'élaborer des programmes de suivi de statistiques exactes concernant les émissions et, à cette fin, il a été établi dans le secteur de l'aviation un système de bases de données,



from the WORLD **Caring** to ASIA and beyond

Whether it's refreshing a drink, adjusting a pillow, or assisting with luggage... flying with ASIANA, you find a helping hand there when you need it.

Maybe that's why ASIANA has won more in-flight service awards than almost any other airlines.

ASIANA AIRLINES. Care... that's a cut above.

flyasiana.com



ASIANA AIRLINES

A STAR ALLIANCE MEMBER



et il a été conclu des accords volontaires entre l'État et l'industrie afin de mener un programme énergétique de limitation ou de réduction de gaz à effet de serre.

Coopération internationale

Appartenance au Conseil de l'OACI

Élue trois fois de suite au Conseil de l'OACI depuis 2001, la République de Corée est résolue à appuyer les objectifs visés par l'Organisation en matière de sûreté, d'efficacité et de sécurité de l'aviation civile internationale tout en renforçant les mesures de protection de l'environnement. La République de Corée considère sa réélection au Conseil à une large majorité, en 2004 et en 2007, comme une claire indication que les États membres appuient ses engagements et les efforts énergiques qu'elle déploie pour appuyer les activités de l'OACI partout dans le monde.

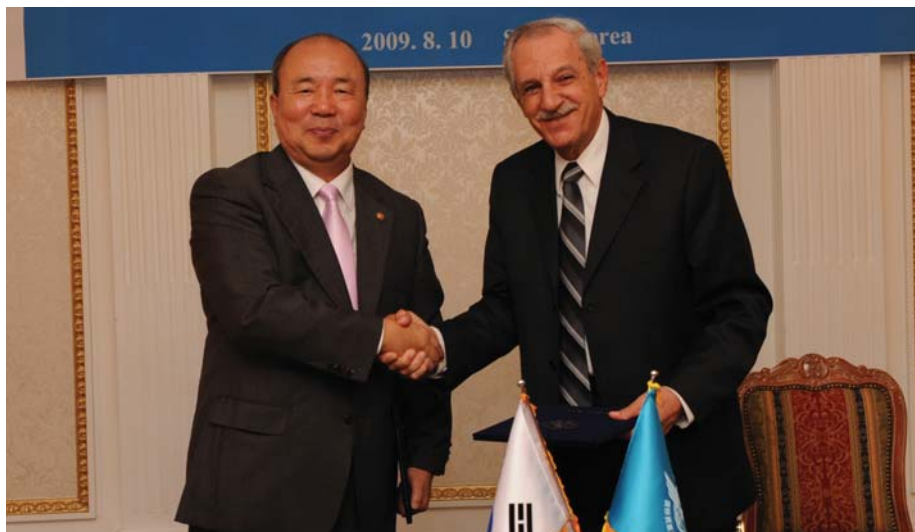
Par ses partenariats et ses efforts d'association et de collaboration, la République de Corée s'attache, conjointement avec le reste du monde, à garantir l'application à l'échelle mondiale des normes de sécurité et d'efficacité les plus élevées.

Contributions internationales

Reconnaissant l'importance que revêt la fourniture d'un appui spécialisé et la coopération pour la communauté internationale de l'aviation civile, la République de Corée a contribué à la réalisation des objectifs mondiaux sur plusieurs fronts.

Elle appuie les principaux programmes internationaux de l'OACI concernant la sûreté et la sécurité de l'aviation et participe directement et indirectement à divers projets en fournissant une assistance financière, en détachant du personnel qualifié, etc.

Grâce à ses technologies informatiques avancées, la République de Corée a mis au point divers programmes basés sur Internet, dont le SMIS et le Système de gestion totale de la supervision (TOMS), dont il a également été mis au point des versions internationales de sorte que d'autres pays puissent bénéficier de leurs fonctionnalités avancées.



Au cours de la période de trois ans allant de 2010 à 2012, la République de Corée invitera 390 autres membres du personnel des services à l'aviation à participer de tels stages conformément au Mémorandum d'accord signé entre M. Jong-hwan Chung (Ministre de l'aménagement du territoire, des transports et des affaires maritimes) et M. Roberto Kobeh González (Président du Conseil de l'OACI) concernant la coopération en matière d'élaboration de programmes de formation.

Le système TOMS est appliqué parallèlement à un nouveau processus de supervision de la sécurité de l'aviation comme moyen complémentaire et auxiliaire de faciliter la surveillance continue des prestataires de services certifiés dans les secteurs des compagnies aériennes, des aéroports et du trafic aérien. Le système TOMS, qui fait actuellement l'objet d'une évaluation finale, sera gratuitement mis à la disposition des États membres de l'OACI dans un proche avenir.

En outre, la République de Corée a, depuis 2001, invité plus de 300 membres du personnel des services à l'aviation de 84 pays en développement à participer à son programme de bourses de formation. Elle a dispensé des programmes de formation très complets consistant en cours théoriques, formation pratique en laboratoire et visite sur place d'aéroports et d'entreprises de fabrication de matériel aéronautique.

De 2010 à 2012, la République de Corée invitera 390 autres membres du personnel des services à l'aviation à participer à de tels stages conformément au Mémorandum d'accord signé entre M. Jong-hwan Chung (Ministre de l'aménagement du territoire, des transports et des affaires maritimes) et M. Roberto Kobeh González (Président du Conseil de l'OACI) concernant la

coopération en matière d'élaboration de programmes de formation.

Sur la base des résultats remarquables de l'examen mené dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, la République de Corée a, à leur demande, partagé sa précieuse expérience avec d'autres États de la région Asie-Pacifique. Des services consultatifs techniques seront fournis pour chaque élément critique afin de mettre en place un programme systématique de surveillance de la sécurité de l'aviation.

Conclusion

Précurseur parmi la communauté internationale des transports aériens, la République de Corée veille à ne négliger aucune possibilité de contribuer à l'innovation et au succès des efforts de promotion de l'aviation ainsi que de libéraliser la politique de ciels ouverts avec d'autres pays.

Fortes des résultats obtenus et de sa confiance dans les mécanismes mis en place pour garantir la sécurité de l'aviation, la République de Corée ne cessera de lancer des initiatives novatrices pour contribuer continuellement à l'amélioration de la sécurité et pour répondre efficacement aux exigences constamment changeantes de l'aviation mondiale. ■



Profil de pays

Malaisie :

Au service de l'aviation mondiale

La Malaisie est un pays qui se compose de deux régions géographiques divisées par le sud de la mer de Chine : la Malaisie péninsulaire (ou Malaisie occidentale), bordée par la Thaïlande au nord, et la partie malaisienne de Bornéo (ouest Malaisie), située au nord de l'île de Bornéo, jouxtant l'Indonésie et entourant le Sultanat de Brunei.

La Malaisie a une population de 28 millions d'habitants caractérisée par une grande diversité ethnique et religieuse. C'est l'un des pays les plus riches et les plus développés du sud-est de l'Asie, son PIB n'est dépassé que par ceux de Singapour et de Brunei, riche en pétrole.

Depuis que le monoplan plus lourd que l'air « Antoinette », piloté par G.P. Fuller, a atterri à Kuala Lumpur en 1911, la Malaisie a accordé une haute priorité à son industrie de l'aviation civile. Elle a beaucoup investi dans cette industrie, qui joue aujourd'hui un rôle majeur en reliant la Malaisie à l'économie mondiale et aux marchés mondiaux les plus compétitifs.

Parallèlement à l'expansion rapide du trafic de passagers et de fret dans la région Asie-Pacifique (APAC), ainsi qu'au développement correspondant des opérations des compagnies aériennes, le secteur

de l'aviation et de l'aérospatiale en Malaisie a lancé d'importantes initiatives pour s'adapter aux exigences changeantes du marché, conséquence directe de la mondialisation rapide des transports aériens dans le pays.

L'industrie malaisienne des transports aériens traverse une période d'expansion marquée et rapide pour ce qui est du trafic aussi bien de passagers que de fret. En 2007, plus de 45 millions de passagers ont transité par les aéroports du pays et ce chiffre, qui a dépassé 50 millions en 2009, passera sans doute la barre des 55 millions en 2012 (voir la figure 1 – ci-dessous).

En outre, près d'un million de tonnes de fret sont passées par les aéroports malaisiens en 2007. Ce chiffre a légèrement reculé en raison du ralentissement de l'activité économique mondiale pour tomber à 0,8 million de tonnes en 2009. Eu égard à la reprise attendue pendant le deuxième trimestre de 2010, il est probable que le volume du fret transitant par ces aéroports atteindra 1,2 million de tonnes en 2012 (voir la figure 2 – ci-dessous).

Pour ce qui est des mouvements d'aéronefs, il y a eu dans les aéroports malaisiens 451 334 décollages et atterrissages en 2007

Figure 1 : Mouvements effectifs et projetés de passagers en Malaisie (en millions)

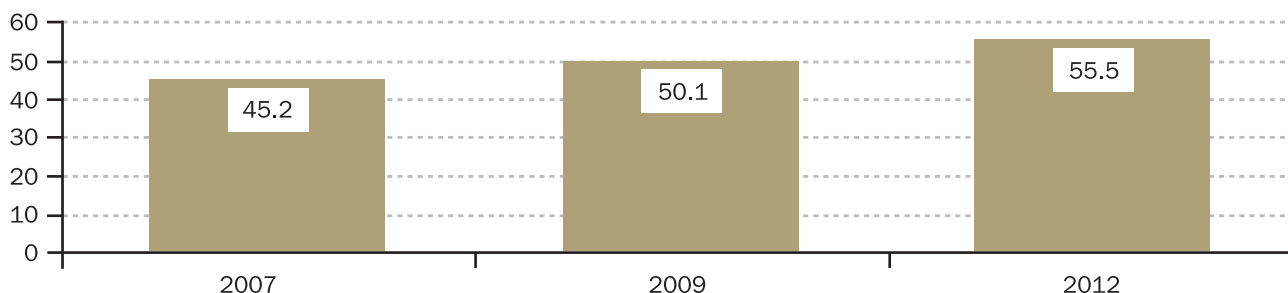
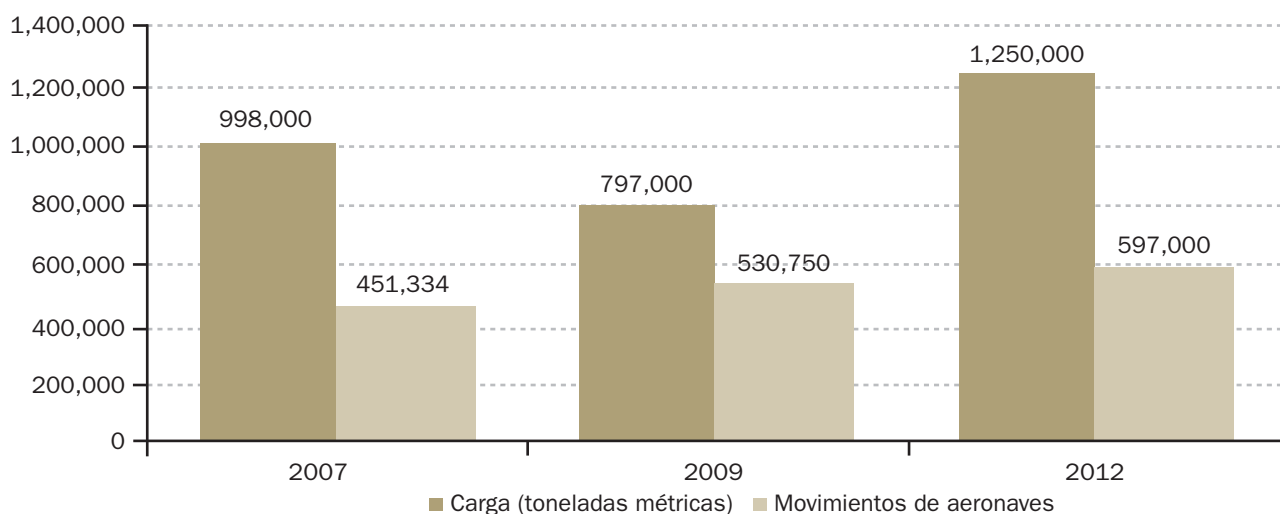


Figure 2 : Transport aérien de fret en Malaisie par rapport au total des mouvements effectifs et projetés d'aéronefs





« Ce à quoi nous aspirons, c'est offrir un système de transports aériens intégré, efficient, efficace, économique, technologiquement avancé et sûr qui, en jouant un rôle de catalyseur, facilite les échanges, encourage le développement socioéconomique et aide la Malaisie à rejoindre les rangs des pays industrialisés d'ici à 2020. »

– Y.B. Dato' Sri Ong Tee Keat
Ministre des transports de la Malaisie



« L'industrie malaisienne des transports aériens a, suivant en cela la modernisation du pays, obtenu un certain nombre de résultats remarquables. Cependant, l'autosatisfaction n'est pas de mise, et nous devons travailler encore plus pour parvenir à l'excellence. Par conséquent, le Ministère des transports a l'intention d'améliorer continuellement sa planification et de renforcer son rôle en matière d'exécution pour faciliter le développement de l'industrie nationale des transports aériens. »

– Dato' Long See Wool
Secrétaire général

et 530 750 en 2009 et ce chiffre devrait atteindre 600 000 environ d'ici à 2012.

Les réalisations de la Malaisie dans les secteurs de l'aviation civile et de l'aérospatiale ont été nombreuses au cours des dernières décennies. Ce pays en industrialisation rapide met au point et construit des aéronefs légers pour l'exportation et fabrique des composantes d'aéronefs pour d'importants fabricants mondiaux dans le cadre d'arrangements de co-entreprises. Le Centre aérospatial international de Malaisie (MIAC), créé en 2005, a également été une réalisation marquante dans le secteur de l'aviation privée.

Depuis son entrée à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 1958, la Malaisie n'a cessé de promouvoir et d'appuyer le rôle de direction joué par l'Organisation dans les efforts visant à promouvoir le développement sûr et méthodique de l'aviation civile internationale. Associés dans le cadre du concept *1Malaysia*, les organismes de tutelle et l'industrie collaborent étroitement au service du monde de l'aviation. Inspirée par les objectifs stratégiques de l'OACI, la Malaisie

est prête à assumer un rôle plus actif pour faciliter le développement d'un secteur de l'aviation privée plus sûr, plus durable et plus respectueux de l'environnement.

Le Département de l'aviation civile (DCA)

L'expansion rapide du secteur de l'aviation et de l'industrie des transports aériens en Malaisie est due essentiellement à l'approche pragmatique suivie par le Département de l'aviation civile (DCA) pour veiller au respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

Le DCA a été créé comme organe de réglementation relevant du Ministère des transports avec pour mission d'assurer la sûreté, la sécurité, l'efficacité et le bon fonctionnement des transports aériens ainsi que de réglementer les activités relatives à l'aviation en Malaisie.

Afin de rationaliser l'administration des questions liées à l'aviation, le gouvernement malaisien a décidé de restructurer le DCA pour le transformer en une Autorité malaisienne de l'aviation civile (CAAM)

Le Département de l'aviation civile (DCA) de la Malaisie fournit une large gamme de services de réglementation, de surveillance et d'homologation, notamment dans les domaines suivants :

- Aéronefs
- Opérateurs aériens
- Organisations de maintenance, de réparation et de révision (MRO)
- Aéroports
- Conception et fabrication d'aéronefs et de composantes pour aéronefs
- Ingénieurs de maintenance d'aéronefs
- Pilotes
- Contrôleurs du trafic aérien
- Sécurité de l'aviation.

Le DCA fournit également des services de navigation aérienne (ANS) et de services d'inspection des vols (FIS) et collabore étroitement avec les concessionnaires qui exploitent les aéroports pour veiller à la qualité du service, et en particulier à la sûreté et à la sécurité des transports aériens.



« Par le rôle qu'il a joué en assurant le respect des SARP de l'OACI, le DCA a fait de l'industrie malaisienne de l'aviation l'une des plus sûres du monde. La collaboration et les partenariats avec l'industrie ont beaucoup contribué à ce résultat. La gestion des questions liées à l'aviation sera encore améliorée dès que sera créée l'Autorité malaisienne de l'aviation civile (CAAM) en sa qualité d'organe pleinement autonome. »

– Dato' Azharuddin Abdul Rahman
Directeur général de l'aviation civile

autonome. La nouvelle entité devrait être créée en 2011.

Aéroports

La Malaisie a mis en place un large réseau d'aéroports très développé. Il y a actuellement six aéroports internationaux : l'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA), l'aéroport international de Penang, l'aéroport international de Langkawi, l'aéroport international de Senaim, l'aéroport international de Kota Kinabalu et l'aéroport international de Kuching.

Il y a en outre 15 aéroports nationaux et 22 aérodromes qui assurent des services

réguliers. La gestion et les opérations de tous les aéroports sont privatisées.

Aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA)

L'aéroport international de Kuala Lumpur (KLIA) est l'un des principaux aéroports pivots du sud-est de l'Asie. Inauguré en juin 1998, l'aéroport international peut aujourd'hui accueillir 35 millions de passagers et 1,2 million de tonnes de fret par an à son stade actuel de développement.

L'aéroport international de Kuala Lumpur a été qualifié de « meilleur aéroport » (de 15 à 25 millions de passagers par an) à trois occasions distinctes : d'abord en 2005,

par l'AETRA ; ensuite en 2006, par l'ACI-ASQ ; et enfin en 2007, à nouveau par l'ACI-ASQ. Cette dernière organisation lui a également décerné, en 2007, le label de « deuxième aéroport mondial » dans la catégorie Asie/Pacifique. KLIA est devenu un aéroport modèle et apparaît rapidement comme l'aéroport préféré d'arrivée dans la région. Il lui a également été décerné bien d'autres distinctions prestigieuses.

L'aéroport international se compose actuellement de deux bâtiments : le terminal principal et le bâtiment satellite. Tout le trafic national et une partie du trafic international opèrent à partir de la jetée du terminal principal. C'est également dans le terminal principal que sont réalisées les formalités à l'arrivée et au départ (contrôle des passeports, douanes, etc.). Le bâtiment satellite est utilisé exclusivement pour les vols internationaux.

KLIA est relié au reste de la Malaisie péninsulaire par le réseau bien conçu de routes et d'autoroutes. À partir de Kuala Lumpur, les principales routes d'accès sont, dans la direction nord-sud, l'autoroute centrale de raccordement (ELITE) et, plus à l'est, l'autoroute nord-sud (PLUS). Les autres types de transport en commun à destination et en provenance de l'aéroport sont notamment les autocars express, les taxis, les limousines et le train express (ERL).

L'ERL est le moyen de transport le plus rapide entre KLIA et le centre-ville. Le KLIA Express et le KLIA Transit assurent un transport rapide et fiable entre l'aéroport et Kuala Lumpur (KL Sentral City Air Terminal)



In the future, all flights will be
as seamless as this.



Integrating its award-winning airport with its custom-designed low cost carrier terminal to form the KLIA Next Generation Hub, KL International Airport is creating seamless connectivity between the separate worlds of full-service and budget airlines. Its portal, www.flyklia.com also makes travel simpler, smoother and affordable for millions more. All of which generate higher returns for all airlines who fly through this heart of Asia, well into the next generation.

KLIA NEXT
GEN
HUB
THE NEW WAY TO THE WORLD



et vice versa. Au City Air Terminal, les passagers au départ peuvent faire enregistrer leurs bagages et recevoir leurs cartes d'accès à bord avant de prendre le train. Le contrôle des passeports, en revanche, est assuré à l'aéroport même. La durée du trajet entre KL Sentral et KLIA est de 28 minutes par le KLIA Express et de 37 minutes par le KLIA Transit. Un nouveau terminal pour transporteurs à faibles coûts (LCCT-KLIA) est venu s'ajouter aux bâtiments existants ; il a été inauguré en mars 2006 et a initialement été conçu pour pouvoir accueillir 10 millions de passagers par an. Il a été agrandi récemment et peut désormais accueillir jusqu'à 15 millions de passagers par an. En novembre 2006, le LCCT-KLIA s'est vu décerner le prix d'« aéroport Low Cost de l'année » lors du concours d'excellence du Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA). Un nouveau terminal de TFC de caractère plus permanent est actuellement en construction à l'aéroport international de Kuala Lumpur.

Compagnies aériennes

Malaysia Airlines

La compagnie nationale malaisienne – Malaysia Airlines ou MAS – dessert 16 localités nationales et plus d'une centaine de villes étrangères, y compris celles qui sont desservies dans le cadre d'arrangements de partage de codes.

La compagnie, qui a commencé à opérer en 1947 sous le titre de Malayan Airways Limited, exploite actuellement une flotte mixte de Boeing 737, d'Airbus 330, de Boeing 777 et de Boeing 747. Sa filiale spécialisée dans les transports de fret, MASkargo, exploite huit appareils de transport de fret Boeing 747. La compagnie a entrepris de revoir l'ensemble de ses besoins dans le cadre d'un programme de remplacement total de sa flotte.

MAS a à son actif une solide réputation de service et de bonnes pratiques et s'est vu décerner plus d'une centaine de prix au cours des dix dernières années, le plus notable d'entre eux étant celui de « meilleur équipage de cabine du monde », décerné par Skytrax UK (de 2001 à 2004), le label « compagnie 5 étoiles » en 2005 et 2006 ainsi que la première place en ce qui concerne l'« excellence du service à bord en classe économique de 2006 » ; également décerné par Skytrax UK.

AirAsia

Une autre compagnie malaisienne est AirAsia, qui joue un rôle de pionnier et qui est le premier transporteur à faible coût de la région Asie-Pacifique. Nouvelle compagnie d'envergure d'abord asiatique seulement mais aujourd'hui mondiale, AirAsia a été considérée en



2009 comme « meilleur transporteur à faible coût du monde » et « compagnie aérienne de l'année ». AirAsia dessert plus de 70 destinations dans 18 pays et a, par son programme « L'avion à la portée de tous », révolutionné les voyages aériens dans la région, de plus en plus de passagers lui accordant leur préférence.

AirAsia X

Inaugurée en janvier 2007, la compagnie AirAsia X a concentré ses activités sur le secteur du marché à faibles coûts/longs courriers, c'est-à-dire sur les réseaux point-à-point à haute fréquence qui sont le propre des services locaux et long courrier. AirAsia X complète le vaste réseau de routes exploitées actuellement par AirAsia et dessert des destinations en Australie, en Chine, en Corée, en Inde, au Japon, au Moyen-Orient et en Europe.

Firefly

Firefly est la première compagnie locale malaisienne et est également un transporteur offrant des services réguliers point-à-point. Firefly est une filiale à part entière de Malaysia Airlines et opère à partir de deux pivots, à savoir l'aéroport Sultan Abdul Aziz Shah de Subang, à Selangor, et l'aéroport international de Penang. Firefly exploite la croissance du marché que connaît actuellement la sous-région très dynamique que constituent la Malaisie, l'Indonésie, la Thaïlande et Singapour, qui représente plus de 70 millions de personnes.

MASwings

MASwings est la compagnie locale de Sabah et Sarawak, États de Bornéo qui sont les deux États les plus vastes de Malaisie.

Transmile Group

Autre compagnie d'origine locale, Transmile Air est l'un des principaux transporteurs de fret de Malaisie. La compagnie dessert neuf

destinations internationales au moyen d'une flotte de 16 aéronefs composée de MD 11, de Boeing 737 et de Boeing 727.

Aviation générale

La Malaisie a un très dynamique secteur d'aviation générale, et le registre malaisien comporte 21 titulaires de permis de services aériens et mène des activités extrêmement diverses : opérations pétrolières offshore, ensemencement de nuages, photographie aérienne, épandage par avion de produits chimiques agricoles et services médicaux aéroportés.

Industrie aérospatiale

MIAC

Le Malaysian International Aerospace Centre (MIAC) occupe une position stratégique à l'ancien aéroport international de Subang. Depuis sa création, en 2005, le MIAC a aidé à appuyer et à promouvoir une florissante industrie de l'aérospatiale dans la région. Le MIAC appuie différentes activités et entreprises, comme les suivantes : Maintenance, réparation et révision (MRO) ; Centre d'hélicoptères ; centre d'aviation générale ; Centre de formation aérospatiale ; Centre de technologie aérospatiale (fabrication de composantes et montage d'aéronefs) ; et un Centre d'appui aux entreprises.

Le développement de l'activité dans les secteurs de la fabrication aéronautique et de la maintenance, de la réparation et de la révision devrait se traduire en 2010 par une croissance de 8 % environ de l'industrie aérospatiale malaisienne. Cette année, le chiffre d'affaires du secteur devrait atteindre 7,6 milliards de dollars, contre 7,3 milliards de dollars l'an dernier, et ce, en dépit du fléchissement de l'activité économique mondiale. De 2006 à 2008, la Malaisie a attiré pour plus de 500 milliards de dollars d'investissements étrangers pour la réalisation de 13 projets, y compris un projet d'installations dans le pays d'un fabricant de tout premier ordre.

Accord bilatéral relatif à la sécurité de l'aviation (BASA)

La signature avec la FAA, en 1997, de l'Accord bilatéral relatif à la sécurité de l'aviation (BASA) a représenté pour la Malaisie un jalon majeur dans sa stratégie de développement du secteur de l'aérospatiale.

Cet accord a été le premier signé en Asie et, à l'époque, n'était que le cinquième à avoir été conclu dans le monde. La signature de cet accord, ainsi que le classement de la Malaisie dans la première catégorie de la FAA dans le cadre de son programme d'évaluation de la sécurité de l'aviation internationale (IASA), ont créé un climat qui a beaucoup encouragé les investissements étrangers dans le secteur de l'aviation. Parmi les principaux faits nouveaux survenus depuis la signature de l'accord, il y a lieu de citer les suivants :

- Exportation d'appareils conçus et fabriqués en Malaisie (série Eagle 150 et MD-3 160) vers les États-Unis, l'Australie et la Nouvelle-Zélande.
- Adjudication de contrats Airbus à Malaysian Composite Manufacturing Company (CTRM) pour la conception et la fabrication de composantes pour les appareils Airbus A320, A330 et A380. La CTRM a également été chargée par BAE Systems de concevoir et de fabriquer des pièces composites et composantes pour aéronefs.
- Un accord de co-entreprise entre Boeing, Hexzel, Naluri et Sime Darby concernant la fabrication et la production d'éléments composites et de pièces pour les avions Boeing.
- Attribution par Honeywell à la KOB Aviation d'un contrat concernant la fabrication de pièces d'avioniques et de composantes pour avions Boeing.
- Établissement de sociétés malaisiennes de MRO, comme MAS, Airod et GEESM, pour le service d'aéronefs.
- Création de bases MRO étrangères en Malaisie, par exemple Eurocopter, AAR, General Electric, Hamilton Suntrands, Parker Hannifin et Honeywell, ainsi que de fabricants de composantes pour aéronefs comme Spirit Aerosystems et Honeywell.

Écoles d'instruction en vol

Partout dans le monde, l'industrie des transports aériens a de plus en plus besoin de pilotes commerciaux. Pour aider à faire face à

toutes pénuries futures de personnel qualifié, la Malaisie a délibérément adopté pour politique de créer des écoles professionnelles d'instruction en vol, dont huit fonctionnent déjà. Au cours des trois dernières années, ces écoles ont produit plus de 1 000 pilotes diplômés et envisagent toutes d'étendre leurs capacités pour faire face à la demande mondiale croissante de pilotes.

Centres de formation aéronautique

Le DCA dispose, pour promouvoir le perfectionnement du capital humain, de vastes installations et d'instructeurs hautement qualifiés à la Malaysia Aviation Academy (MAVA) construite récemment. La MAVA dispense une formation en contrôles du trafic aérien (ATC) avec et sans radar et, jusqu'à présent, la Malaisie a offert plus de 350 bourses de formation de contrôleurs du trafic aérien de plus de 55 États membres de l'OACI dans le cadre du Programme malaisien de coopération technique (MTCP).

En outre, 800 participants de plus d'une quarantaine de pays ont également bénéficié des programmes de formation à la sécurité de l'aviation offerts par le Malaysia Airports Training Centre, autre établissement de formation accrédité par l'OACI.

Résultats des audits de l'OACI

Conformément aux annexes et SARP applicables de l'OACI, la Malaisie a subi avec succès les audits suivants :

- Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP). Cet audit de l'aviation malaisienne a été réalisé en mai 2000 pour vérifier le respect des annexes 1, 6 et 8.
- Un autre audit USOAP a été réalisé en juin/juillet 2005 sur la base de la nouvelle approche complète des systèmes afin de vérifier le respect par la Malaisie de 16 annexes.
- Un audit a été réalisé en janvier 2006 dans le cadre du Programme universel d'audit de la sécurité (USAP) pour vérifier le respect par la Malaisie de l'annexe 17.

La Malaisie s'emploie scrupuleusement à appliquer les conclusions et recommandations

issues de ces audits et a autorisé l'OACI à publier sur son site web un résumé de l'application par la Malaisie des événements critiques visés par l'USOAP.

Respect et contributions

La Malaisie est pleinement résolue à promouvoir la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, à savoir améliorer la sûreté et la sécurité de l'aviation mondiale, accroître l'efficacité de l'aviation, réduire l'impact des transports aériens sur l'environnement et renforcer les lois régissant l'aviation civile. La Malaisie continue également d'appuyer sans réserve les objectifs et les procédures des programmes USOAP et USAP de l'OACI. Elle a fourni les services d'auditeurs malaisiens, sur la base de détachements à long terme auprès de l'OACI, pour appuyer la mise en œuvre de ces programmes et continuera de le faire dans le cadre de la nouvelle Approche de surveillance continue (CMA).

La Malaisie, en sa qualité d'État contractant membre de l'OACI, participe aux réunions et accueille les conférences tenues sous les auspices de l'Organisation aux échelons aussi bien régional qu'international. En outre, la Malaisie a détaché des experts pour participer aux travaux de différents groupes, équipes spéciales et réunions de l'OACI, en particulier au niveau de la région APAC.

La promesse d'un rôle accru pour la Malaisie dans l'aviation mondiale

Le développement des activités de la Malaisie dans le secteur de l'aviation, une industrie aérospatiale et le dynamisme du secteur de l'aviation démontrent la capacité du pays de contribuer davantage aux progrès et à la promotion de l'aviation internationale. Les capacités et le potentiel du pays ont certainement contribué à l'élection de la Malaisie au Conseil de l'OACI, pour la première fois, en 2007.

En sa qualité de membre du Conseil de l'OACI, la Malaisie apporte une contribution positive aux activités de l'Organisation en enrichissant les débats et en contribuant aux activités des divers groupes de travail des comités du Conseil. Toujours inspirée par la vision de l'OACI, à savoir un développement sûr et durable de l'aviation civile, et avec l'appui des autres États membres, la Malaisie est prête à jouer un rôle accru dans l'aviation mondiale, en collaboration avec l'OACI.

Toutes les parties prenantes malaisiennes espèrent que la Malaisie sera par conséquent réélue au Conseil, de sorte qu'elle puisse continuer d'appuyer et de promouvoir la réalisation des importants objectifs de l'Organisation. ■

(323139-M)

ZETRO AEROSPACE CORPORATION SDN BHD

CENTRE OF EXCELLENCE

CENTRAL ELECTRONIC REPAIR FACILITY COMPRISING :

- COMMERCIAL & MILITARY AVIONICS WORKSHOPS. CALIBRATION LAB.
- RADAR MAINTENANCE FACILITIES.

MECHANICAL WORKSHOP

HELICOPTER MRO

LOGISTIC / WAREHOUSING

PRODUCTION

Malaysia International Aerospace Centre (MIAC)
 SAAS AIRPORT, 47200 SUBANG, SELANGOR, MALAYSIA
 TEL : +603 - 7843 0856 / FAX : +603 - 7843 0874
 www.zetro.com.my

LEADING REPAIR AND OVERHAUL CENTRE FOR AVIONICS, RADAR, COMMUNICATIONS AND NAVIGATIONAL AIDS AND MRO FOR HELICOPTERS

Dépôt d'instruments par l'Argentine

L'Argentine a déposé son instrument d'adhésion à la Convention de Montréal de 1999 à l'occasion d'une brève cérémonie qui s'est tenue au siège de l'OACI le 16 décembre 2009, ce qui a porté à 93 le nombre total de Parties à la Convention. ■



De gauche à droite : M. Sergio Prado, représentant suppléant de l'Argentine au Conseil de l'OACI ; M. Denys Wibaux, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OACI ; M. Alberto Singh, représentant de l'Argentine au Conseil ; M. Guillermo Tagino, représentant suppléant au Conseil et Consul général d'Argentine à Montréal.

Cinquième Réunion du Groupe d'experts centraméricain de la navigation aérienne

La cinquième Réunion du Groupe d'experts centraméricain de la navigation aérienne s'est tenue à Tegucigalpa (Honduras) du 26 au 29 janvier 2010, à l'invitation de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA). ■



Cette réunion s'est tenue en espagnol et a rassemblé 42 participants du Belize, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras, de la COCESNA et de l'IATA. Le secrétariat de la réunion a été assuré par l'OACI.



L'aviation et les changements climatiques : la perspective des Émirats arabes unis

Capitaine Aysha Al Hamili, représentante des Émirats arabes unis au Conseil de l'OACI

La protection de l'environnement et le développement durable sont au cœur même des politiques des Émirats arabes unis. Les Émirats sont formellement résolus à contribuer à la stabilisation du système climatique mondial, comme en témoignent les nombreuses initiatives qu'ils ont prises et les investissements substantiels qu'ils ont faits dans l'amélioration de la technologie et de l'infrastructure.

Dans ce contexte, la nouvelle initiative de Masdar reliera les changements climatiques, les possibilités économiques et l'énergie non polluante. Les investissements prévus iront à des projets dans les secteurs de l'infrastructure, de l'industrie manufacturière et de la mise en valeur des sources d'énergie renouvelables comme énergie solaire, hydrogène et énergie éolienne, la réduction des émissions de carbone, les technologies de gestion et la capture et le stockage du carbone (CCS).

En outre, Abou Dhabi est la ville où a été établi son siège l'Agence internationale pour les énergies renouvelables (IRENA), qui a pour mandat de promouvoir partout dans le monde une utilisation rationnelle des sources d'énergie renouvelables.

En ce qui concerne l'aviation en particulier, les Émirats appuient sans réserve le consensus des États membres de l'OACI, tel qu'il a été exprimé lors de la Réunion de haut niveau sur l'environnement et les changements climatiques qui a eu lieu au siège de l'Organisation, à Montréal, en octobre 2009. L'aviation civile internationale appelle une approche globale et l'organe approprié pour coordonner l'action dans ce domaine est l'OACI. Il importe que, dans tout cadre global post-Kyoto, l'OACI continue de jouer son indispensable rôle de direction et de coordination.

C'est par l'entremise de l'OACI qu'il faut s'attacher à réduire les émissions de l'aviation civile internationale en adoptant des mesures axées sur le marché reposant sur une approche sectorielle globale qui :

1. Ne fausse pas la concurrence entre exploitants.
2. Considère l'aviation comme un secteur indivisible plutôt que par pays et prévoit un ensemble approprié de mesures complémentaires de nature à produire un effet maximum.
3. Considère la réduction des émissions dans une perspective mondiale.
4. Ne comptabilise (et ne paie) les émissions de l'aviation qu'une seule fois.

Par ailleurs, il importe de tenir compte expressément de la situation des exploitants d'aéronefs qui ont déjà beaucoup investi dans des flottes d'appareils modernes peu polluants (sur la base du principe du « pionnier ») lorsque seront fixées d'éventuelles normes en matière de consommation de carburant et/ou des objectifs de réduction des émissions dans le cadre de mesures axées sur le marché. Le système devra également encourager les investissements dans ce type de flotte et promouvoir des efforts diligents de recherche et développement concernant la possibilité de mise en valeur des sources d'énergie renouvelables dans le secteur de l'aviation.

Les Émirats arabes unis sont encouragés par l'engagement pris par le secteur de l'aviation civile internationale de réduire les émissions de CO₂ et par la volonté qu'ils ont manifestée d'adopter des mesures axées sur le marché – comme la cession de droits d'émissions – à condition qu'elles soient adoptées sur une base mondiale et sectorielle.

Notre pays demeure cependant préoccupé par le fait qu'une coordination insuffisante sur le plan de l'application déboucherait sur une mosaïque de mesures régionales et nationales. Les Émirats arabes unis s'inquiètent beaucoup de la perspective qu'un chevauchement de systèmes régionaux ou locaux peu cohérent irait à l'encontre du but recherché, étant profondément convaincus qu'une telle situation aurait pour résultats :

1. Un manque de coordination et d'harmonisation des normes, de sorte qu'il serait difficile pour les exploitants de participer efficacement au système, ce qui, à son tour, entraînerait des fuites de carbone, avec toutes les conséquences que cela aurait sur l'environnement.
2. Un alourdissement du travail administratif. Indubitablement, le chevauchement de différents systèmes imposerait d'innombrables règles différentes en matière de suivi, de vérification et de rapports.
3. Des coûts supplémentaires. Les exploitants devraient payer plus d'une fois les permis d'émissions de carbone.
4. De multiples marchés du carbone, plutôt qu'un marché sectoriel mondial, ce qui risquerait d'accroître inutilement et de manière injustifiée le prix unitaire du carbone.
5. Des coûts plus élevés pourraient ne pas nécessairement se traduire par une plus grande efficacité environnementale, le contraire étant plus probable.
6. Une augmentation du nombre de systèmes régionaux pourrait accroître le risque d'actions en justice en soulevant des questions d'application extraterritoriale.

Les Émirats arabes unis ne sont pas favorables à l'imposition de taxes, de charges ou de droits d'adaptation à l'aviation civile internationale. Cela serait contraire aux politiques de l'OACI, adoptées par consensus mondial, approche qui a été tout à l'avantage des États. À notre avis, de telles taxes grèveraient sérieusement l'avenir non seulement pour l'aviation civile internationale mais surtout pour certains des pays moins avancés ainsi que pour certains États insulaires et pays sans littoral.

Les Émirats arabes unis sont résolus à continuer sans relâche à travailler dans le cadre du processus de l'OACI pour parvenir à des résultats tangibles, sérieux et durables lors de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI qui doit se tenir prochainement. Échouer risquerait non seulement de compromettre le rôle de direction qui incombe à l'OACI dans les domaines de l'aviation et des changements climatiques mais encore pourrait également centrer l'attention sur l'aviation civile internationale en tant que source potentielle de « fonds d'adaptation ».

Le Rapport de la CCNUCC sur les investissements et les courants financiers a déjà rangé cette approche parmi les options pouvant être envisagées. Si les États membres de l'OACI sont véritablement convaincus que l'aviation civile internationale, par son rôle de catalyseur, encourage l'expansion économique, cette dernière option ne saurait être retenue. ■



GCAA

دولة الامارات العربية المتحدة
الهيئة العامة للطيران المدني
UAE General Civil Aviation Authority

Bringing to you...

Sheikh Zayed Centre



State-of-the-art world class Air Traffic Control facility and regional centre of excellence for air traffic control. Official opened in November 2009

The state-of-the-art centre is the largest and busiest air traffic management facility in the Middle East and one of the world's most technically advanced centres in terms of its design. It is equipped with the latest technology to accommodate traffic growth for the next twenty years for a total traffic volume exceeding two million annual movements.

GCAA
SECURING THE SKIES

For more information please contact us:

Sheikh Zayed Air Navigation Centre

P.O.Box 666

Abu Dhabi, UAE.

Tel : +971 (0)2-5996885

Fax: +971 (0)2-5996883

e-mail: info@szc.gcaa.ae

www.gcaa.ae

AMHS

EXTENDED SERVICE

by **RADIOCOM**

The Best Choice



Set to work in over 150 airports in America and Africa

DBMET Meteorological Data Bank

DBESS Equipments, Systems & Services Data Bank

AeroBilling Airport Services Billing

<ComGate> AFTN/AMHS Gateway

	Gen	In	Out	Sup	TOTAL
ALL	1125	1300	10	0	2435
IN	567	288	0	0	855
OUT	363	641	0	0	1004
IN	1296	795	0	0	2091
OUT	1333	1128	0	0	2461
TOTAL	2209	962	0	0	3171
TOTAL AFTN	1462	917	1	0	2380
TOTAL AMHS	3371	2050	0	0	5421

DBAIS AIS Data Bank

AMHS User Agent



Software developed under ISO 9001:2008 Certification by SKYSOFT ARGENTINA S.A.



RADIOCOM, INC.

radiocominc@radiocominc.com

www.radiocominc.com