



## **ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION**

### **PLÉNIÈRE**

#### **Point 8 : Déclarations des délégations d'États membres**

#### **DÉCLARATION DE LA FRANCE**

(Note présentée par la France)

Monsieur le Président, chers collègues,

Notre Assemblée se réunit en une période paradoxale pour l'aviation. Une période pleine d'autant de promesses que de risques, et ce foisonnement explique sans doute la quantité, la qualité et la variété des documents soumis à cette 40<sup>ème</sup> session. Cela nous impose d'avoir les idées claires quant à nos priorités pour les années qui viennent.

À cet égard, je souhaiterais vous parler d'innovation, de changement climatique, de sûreté, de cybersécurité et finalement de gouvernance.

#### **L'innovation**

Je commencerai par l'innovation, qui nous éblouit et parfois nous déconcerte, comme l'illustrent les projets présentés lors de la Foire de l'Innovation, dont je salue d'ailleurs les participants.

Concernant les aéronefs « classiques », nous devons encourager tous les progrès vers des avions plus propres et plus sûrs. Mais les accidents survenus sur le 737-MAX nous interpellent tous, en tant que régulateurs, sur nos capacités à bien dialoguer avec les constructeurs, et à articuler les bons niveaux de confiance et de contrôle.

Nos capacités sont encore plus mises à l'épreuve avec les « nouveaux entrants » (drones, taxis urbains, véhicules suborbitaux), appelés à voler en-dessous ou au-dessus du trafic aérien ordinaire. Et que dire des ruptures qui se préparent avec l'introduction de l'intelligence artificielle, des chaînes de blocs, des nouvelles technologies de propulsion et des autres innovations ?

Comme cela a été dit lors de l'IWAF, ces innovations nous sont proposées à un rythme toujours plus rapide. C'est pourquoi nous pensons que l'OACI doit s'y adapter en dialoguant de manière plus stratégique et plus soutenue avec l'industrie. À cet effet, nous proposons dans le document de travail 113 de créer une structure dédiée, un Conseil consultatif de l'innovation. D'autres ont fait des propositions, légèrement différentes mais qui s'inspirent de la même préoccupation. J'espère que nous parviendrons à converger vers une solution satisfaisante. Il faut passer des vœux aux actes.

## **Le changement climatique**

A raison, nous sommes fiers du fait que l'aviation a été le premier secteur à se doter avec le CORSIA d'un dispositif mondial de compensation et de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>. Pourtant, nous devons être lucides : d'une part le CORSIA demeure mal connu, et d'autre part certains acteurs estiment qu'il est insuffisant. Ces craintes ne sont pas partagées à l'identique partout dans le monde. Mais en Europe, elles sont très vives. Elles alimentent même des campagnes critiquant le rôle et l'intérêt de l'aviation.

C'est pourquoi nous devons afficher sur ce point une détermination commune, sans polémiques inutiles, tout en respectant les situations de chacun, c'est pour cela que le CORSIA est structuré en phases ; mais les pays plus volontaristes, comme la France, doivent avoir la latitude d'être plus ambitieux.

## **La sûreté**

Le transport aérien est probablement plus sûr qu'il ne l'a jamais été. Mais il est aussi plus menacé que jamais. Et son développement, dont nous nous réjouissons, accroît mécaniquement son exposition potentielle aux menaces. Pour y répondre, nous devons travailler, sur ce sujet comme sur les autres, de façon inclusive et pragmatique, en associant tous les membres de la communauté aéronautique mondiale.

Comme vous le savez, Monsieur le Président, chers collègues, la France a une expérience tragique en matière de terrorisme. Elle a heureusement su déjouer ces dernières années les tentatives d'action qui pouvaient la viser. Ce n'est pas le fruit du hasard. C'est le résultat d'une détermination sans faille et d'une priorisation au niveau le plus élevé. A l'OACI aussi, nous pensons que la sûreté doit désormais bénéficier du même niveau de priorité que la sécurité.

Et nous estimons que les contrôles doivent porter sur la sûreté effective, et non pas seulement sur la documentation. Notre Organisation doit veiller à ce que ses résultats d'audits reflètent la réalité du terrain.

## **La cybersécurité**

Les risques se diversifient et je voudrais maintenant évoquer la cyber sécurité. Elle est certainement LE nouveau risque majeur, qui vise toute la chaîne du transport aérien, qu'il s'agisse des aéronefs, de la navigation aérienne ou encore des données d'identification des passagers.

La France présente un document de travail (WP/283) dans lequel elle expose son expérience de la structure nationale créée en 2018 : le Conseil pour la cybersécurité du transport aérien (CCTA). Ce Conseil rassemble toutes les autorités concernées, civiles et militaires, ainsi que les industriels et les fournisseurs de service.

Nous proposons la création au niveau de l'OACI d'une structure dédiée, qui pourrait éventuellement être un panel. D'autres propositions, différentes, vont dans le même sens et nous serons très heureux de chercher ensemble la meilleure solution en termes de gouvernance. L'important est de dépasser les fonctionnements en silos et d'adopter une approche transversale. Pour prendre en compte ce nouveau risque, nous devons être rapides, ambitieux et créatifs.

## **La gouvernance**

Et c'est d'ailleurs de gouvernance dont je voudrais vous parler pour finir, Monsieur le Président et chers collègues, sans d'ailleurs m'éloigner de la cybersécurité puisque notre Organisation a été récemment victime de très sérieux incidents dans ce domaine.

La France croit au multilatéralisme. Et, du fait du caractère mondial de l'aviation, la France croit au rôle central de l'OACI. Il s'agit d'une confiance exigeante. Exigeante quant au respect dû à tous les membres et aux agents de l'Organisation, exigeante quant à la vérité des débats qui s'y tiennent, et enfin quant aux actions prises. J'espère et je veux croire que nous allons la retrouver au plus vite, pour faire face ensemble aux défis que je viens d'évoquer.

Par ailleurs, pour relever ces défis, nous devons aussi faire preuve du courage nécessaire pour réformer les structures et les méthodes de travail de l'Organisation. C'est l'un des principaux enjeux qui attendent le Conseil que nous allons élire. Si l'OACI ne fait pas preuve de davantage d'agilité, d'inclusivité et de transparence, elle risque la marginalisation, puis la disparition. Aucune position n'est jamais acquise. Puisque nous comptons sur l'OACI pour affronter les défis des 75 prochaines années dans le secteur aéronautique, il nous appartient d'être imaginatifs et déterminés.

Monsieur le Président, chers collègues, Antoine de Saint-Exupéry, qui fut un grand pilote et un grand écrivain, nous a enseigné que « Le plus beau métier d'homme est le métier d'unir les hommes ».

C'est une belle maxime, que nous pourrions certainement adopter pour guider l'esprit de nos travaux.

Je vous remercie.

— FIN —