

**Allocution du Président du Conseil
de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Assad Kotaite,
à la séance d'ouverture de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien
(Montréal, 24 – 29 mars 2003)**

C'est un grand privilège et un plaisir de vous accueillir, au nom du Conseil et du Secrétaire général de l'OACI, à cette Conférence mondiale de transport aérien, la cinquième de l'histoire de l'Organisation. La dernière fois que nous nous sommes réunis, c'était il y a un peu plus de huit ans, en novembre et décembre 1994, pour examiner l'avenir de la réglementation du transport aérien international devant les forces émergentes de la mondialisation, de la libéralisation et de la privatisation. Cette conférence de 1994 a conduit à une véritable prise de conscience de la libéralisation et de l'évolution de la réglementation. La présente Conférence, qui se tient en des jours sombres, et dans une période de turbulence pour le transport aérien, doit tirer parti de cet acquis et donner aux États les instruments et la confiance nécessaires pour progresser sur la voie d'une réforme de la réglementation.

La libéralisation dont nous nous occupons est un processus irréversible, mais graduel. Cette constatation est à la base de l'objectif de la Conférence, qui est de «mettre au point un cadre pour la libéralisation progressive du transport aérien international, avec les mesures de protection nécessaires à l'existence d'une concurrence loyale, tout en assurant la sécurité, la sûreté ainsi que la participation effective et soutenue des pays en développement». C'est un objectif qui vise à un équilibre du processus de réforme, et la réalisation de cet équilibre est entre vos mains.

Il est approprié que, en ce 100^e anniversaire du vol motorisé, contrôlé et soutenu, nous soyons appelés à mettre en place des outils de réglementation grâce auxquels le secteur du transport aérien commercial, qui a tant contribué à notre société moderne, pourra s'adapter aux réalités du marché mondialisé du XXI^e siècle. Au moment d'entreprendre nos travaux, nous sommes bien obligés de constater que ce secteur traverse actuellement une zone de turbulence. Selon les chiffres préliminaires de l'OACI, le trafic enregistré en 2002 est encore inférieur de 2 à 3 % aux niveaux de 2000. Financièrement, un grand nombre de compagnies aériennes de certaines régions ont continué d'accumuler des pertes massives, même si d'autres ont montré des signes de reprise ou même parfois enregistré des bénéfices appréciables, jusqu'ici. Le conflit armé actuel en Iraq ne peut que dégrader la situation financière. Mais il faut regarder au loin, comme nous l'avons fait par le passé. Il faut se rappeler que le cadre réglementaire de l'ère moderne du transport aérien commercial a été fixé pendant une période de conflit, la seconde guerre mondiale. Le cadre réglementaire d'aujourd'hui, qui découle des principes de notre charte, la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, n'est pas un cadre rigide; il est ouvert à l'adaptation et à l'évolution.

Il est également approprié que, tout comme l'objectif de la Conférence, son thème, «Défis et promesses de la libéralisation», reflète la nécessité d'un équilibre. Il faut un équilibre entre nos attentes, les réalités du marché mondial et les nombreuses perspectives qui existent en matière de réglementation.

Dans cet environnement économique et commercial mondialisé, les régulateurs du transport aérien doivent être prêts à remettre en question les idées arrêtées et les façons de penser surannées qui nous empêchent de répondre aux besoins du développement national et régional et à ceux d'un secteur dynamique et conscient de ses responsabilités, et de satisfaire les demandes et les attentes des usagers. Il ne s'agit pas de changer la réglementation pour le plaisir de la changer, mais de faire en sorte que la réforme de la réglementation contribue au progrès et à l'efficacité du transport aérien international ainsi qu'à l'amélioration de notre qualité de vie. Cette réforme devra toutefois être appliquée de manière sûre, économique et ordonnée, conformément aux principes de base de notre Convention.

Vue comme un processus et comme une méthode plutôt que comme un objectif, la libéralisation doit être jugée d'après ses conséquences et ses bienfaits, et non pas en fonction de bases théoriques. Les promesses de la libéralisation doivent être placées dans le contexte des défis qu'elle comporte. Il est particulièrement important que la libéralisation n'amène pas à laisser de côté des États qui souhaitent participer au transport aérien international. Cette participation est d'ailleurs un autre principe de base de la Convention. C'est bien sûr à chaque État qu'il appartient de déterminer la nature de sa participation selon les réalités et les possibilités qui sont les siennes. La Conférence devra donc prendre en compte les préoccupations de nombreux États quant à la durabilité et à la viabilité de leur participation au processus de libéralisation.

Dans le même temps, il faudra aussi être conscient qu'il existe une volonté largement répandue et compréhensible d'accélérer le rythme de la réforme de la réglementation, en particulier sur des questions telles que celles de l'accès aux marchés ou de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens. S'agissant d'adopter le processus de réforme, il est bien clair que le transport aérien a pris du retard sur d'autres secteurs, et il faut en être conscient. Pour vous, l'enjeu de cette semaine sera de prendre en compte les préoccupations de certains aussi bien que les espoirs d'autres. L'appel que je vous lance est simple : ne faites pas obstacle à la réforme, mais, en même temps, ne laissez pas la réforme menacer à long terme la viabilité, l'interdépendance et la nature multilatérale de notre secteur. Un autre défi s'impose à vous : faire en sorte que la sécurité et la sûreté ne passent pas après les perspectives économiques. Dans la libéralisation du transport aérien et l'intégration d'un système mondial de gestion du trafic aérien, la synergie entre les aspects économiques et les aspects navigation aérienne demeure fondée sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile. Il ne peut y avoir de croissance du transport aérien sans sécurité et sans sûreté, pas plus qu'il ne peut y avoir une aviation civile viable sans politiques économiques saines. En conséquence, pour susciter la nécessaire confiance dans le processus de libéralisation, les résultats de vos travaux devront prévoir des sauvegardes concernant non seulement l'environnement libéralisé, mais aussi la sécurité et la sûreté. Il vous faudra donc une réflexion novatrice, des objectifs clairs et une perspective véritablement consensuelle et mondiale des questions de réglementation qui nous touchent tous et dont dépend l'avenir du transport aérien international.

Enfin, il ne faut pas perdre de vue que l'aviation civile est une entreprise humaine, qui fait appel à des équipements et à une technologie créés par l'homme pour que des être humains acheminent d'autres être humains et leurs biens en toute sécurité d'un point à un autre du monde. Vos délibérations devront donc intégrer l'élément humain et son apport.

J'ai personnellement la conviction que le transport aérien international est un secteur dynamique et tourné vers l'avenir et que, en dépit de la situation actuelle, nous devons aborder cet avenir avec courage, espoir et optimisme. Vos travaux de cette semaine doivent apporter aux acteurs du transport aérien l'environnement réglementaire dont ils ont besoin pour aborder l'avenir avec ce même moral.

Je vous souhaite un plein succès dans votre entreprise, et je ne doute pas de l'issue positive de vos débats. Le Conseil se penchera sur les résultats de la Conférence dès sa session de printemps pour que la collectivité aéronautique que nous formons s'engage dans cette nouvelle ère de défis et de promesses.

J'ai maintenant l'honneur de déclarer ouverte la cinquième Conférence mondiale de transport aérien. M^{me} Anne McGinley, Représentante de l'Irlande au Conseil et Présidente du Comité du transport aérien, va vous donner des explications plus détaillées sur l'ordre du jour.