



**Allocution d'ouverture et exposé général du Président du Conseil de  
l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), M. Assad Kotaite,  
à la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation**

**(Montréal, 19 février 2002)**

**Introduction**

Excellences, Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur de déclarer ouverte la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation. Au nom du Conseil et du Secrétaire général, j'ai le privilège de vous souhaiter la bienvenue au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Nous nous réunissons à un moment critique pour l'aviation civile et pour la société dans son ensemble. Les événements du 11 septembre 2001 ont détruit des milliers de vies, sapé la confiance du public dans le voyage aérien, engagé une grande partie de l'aviation civile dans une spirale descendante et secoué toute l'économie mondiale.

Ces deux prochaines journées, nous allons étudier et élaborer une stratégie mondiale pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le but de protéger des vies tant dans les airs qu'au sol, de restaurer la confiance du public dans les déplacements par avion et de contribuer à la santé du transport aérien afin qu'il puisse à nouveau jouer son rôle vital pour l'économie du monde. La tâche n'est pas mince.

Mais je suis persuadé que l'OACI est à la hauteur du défi. Depuis plus de 30 ans, les États font appel à l'OACI pour élaborer des mesures destinées à protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Après que, en 1968, l'Assemblée de l'OACI se fut penchée sur le problème de la capture illicite d'aéronefs, le Conseil de l'OACI a rapidement adopté une première série de mesures préventives. En 1970, lors d'une session extraordinaire à laquelle participaient pas moins de 91 des 119 États contractants d'alors, l'Assemblée a lancé un programme de sûreté de l'aviation, fondé sur une nouvelle Annexe 17 à la Convention de Chicago et sur l'addition de dispositions relatives à la sûreté dans d'autres Annexes. Au fil des ans, ces outils ont été régulièrement renforcés en fonction des menaces nouvelles ou émergentes, et nos activités relatives à la sûreté de l'aviation ont été développées, notamment par l'exécution d'évaluations sur le terrain et dans le domaine de la formation.

Nous avons obtenu des résultats non négligeables. Les événements de septembre dernier tendent à masquer le fait que l'aviation civile demeure un mode de transport particulièrement sûr. Nos statistiques sur la sûreté montrent une diminution à long terme des cas de sabotage, des actes de capture illicite d'aéronef et, jusqu'à l'an dernier, du nombre de tués et de blessés. De plus, la sécurité de l'aviation est foncièrement inséparable de sa sûreté; or, nos statistiques sur les accidents d'aviation indiquent une tendance à l'amélioration, qui se poursuit jusqu'à 2001, tant en ce qui concerne les accidents mortels que les victimes.

Mais une mort, qu'elle résulte d'un accident ou d'un acte d'intervention illicite, est une mort de trop. Nous devons faire plus, surtout qu'aujourd'hui, nous sommes confrontés à une menace d'une dimension totalement nouvelle. En septembre dernier, des avions civils ont servi d'armes de destruction de masse. La présente Conférence est donc une plate-forme de lancement, tout autant que l'était la session extraordinaire de l'Assemblée tenue il y a près de 32 ans. Aujourd'hui, il nous faut lancer une action méthodique et concrète à l'échelle du monde pour faire face aux nouvelles formes de menace émergentes ou potentielles. Je suis persuadé que nous y parviendrons. Pour cela, il nous faudra cependant des outils, des ressources et une coopération d'une ampleur nouvelle. Et en même temps, nous devons rester constamment vigilants devant les menaces connues, plus anciennes, qui bien entendu persistent.

Le fait que tant d'États et organisations soient représentés ici aujourd'hui témoigne de la détermination du monde à mettre fin aux actes d'intervention illicite dans l'aviation civile, et à remédier à la situation particulièrement urgente qu'ont créée les événements de septembre dernier. L'impact de ces événements est sensiblement supérieur à celui de tous les actes d'intervention illicite qu'a connus l'aviation civile par le passé. De plus, cet impact s'est produit dans une période de ralentissement de l'économie et du transport aérien.

### **Le ralentissement de la demande de transport aérien**

Nous avons déjà été alertés par la baisse des résultats. Le trafic aérien mondial de fret<sup>1</sup>, qui est un des indicateurs principaux de l'économie du monde, avait déjà commencé à reculer en 2001 avant le 11 septembre, tandis que le trafic mondial de passagers n'enregistrait qu'une faible croissance.

---

<sup>1</sup> Sauf indication contraire, les données de trafic sont exprimées en passagers-kilomètres et en tonnes-kilomètres de fret réalisés sur les services aériens réguliers.

Après le 11 septembre, le trafic de fret et le trafic de passagers ont tous deux chuté. D'une année sur l'autre, environ 60 millions de passagers et 2 millions de tonnes de fret ont été perdus.

Les baisses de trafic ont été très variables selon les régions, mais il ne fait pas de doute qu'il y a eu un impact négatif non négligeable dans toutes les régions du monde.

### **Ramifications**

La combinaison du ralentissement économique et de la forte baisse de la demande de voyages aériens s'est traduite par une surcapacité, à un moment où les frais d'exploitation augmentaient par suite de la montée en flèche du coût de la sûreté et des assurances. On estime actuellement les pertes d'exploitation des transporteurs aériens réguliers à plus de 10 milliards de dollars pour l'année 2001, en dépit des mesures d'aide financière prises dans certaines régions.

Les compagnies aériennes ont réagi en réduisant leurs fréquences, leur capacité et leur personnel pour limiter leurs pertes. À l'échelle du monde, les mises à pied annoncées par les compagnies ont touché environ 120 000 salariés. Les routes non rentables ont été réduites ou carrément éliminées. Les coûts ont été encore abaissés par la fermeture d'installations, par la réduction des commodités offertes à bord et par une compression énergétique des frais généraux. Des compagnies ont immobilisé leurs avions les plus anciens ou en ont accéléré le retrait et elles ont repoussé la livraison d'avions neufs. Certaines compagnies ont même dû cesser complètement leurs activités à cause de la détérioration accélérée de leur situation financière.

Les ramifications ont inévitablement débordé les compagnies aériennes pour s'étendre à l'aviation civile dans son ensemble. Par exemple, le report des livraisons d'avions a eu un effet de domino sur les constructeurs, les motoristes et leurs fournisseurs. Les compressions réalisées chez les grands constructeurs se propagent le long de la chaîne de production, et l'on s'attend à ce que des pertes d'emploi importantes se produisent donc aussi chez les divers fournisseurs. Selon des rapports de l'industrie, quelque 170 000 mises à pied ont été annoncées dans le secteur aérospatial à l'échelle du monde. Les industriels s'attendent à une perte d'exploitation totale d'environ 7,5 milliards de dollars d'ici la fin de 2002.

Les événements du 11 septembre ont aussi eu des conséquences non négligeables sur les aéroports et sur les prestataires de services de navigation aérienne. La principale a été d'ordre financier, par la perte de redevances d'usage aéronautiques due à la baisse du nombre de mouvements, et par la perte de redevances de services aux passagers et de recettes extra-aéronautiques due à la baisse du nombre de passagers. Pour ce qui est des coûts, les aéroports ont fait face au même problème de couverture et de primes d'assurance que les compagnies aériennes, bien qu'à un degré moindre. En outre, de nombreux aéroports se sont trouvés immédiatement aux prises avec une hausse de leurs dépenses de sûreté.

Et bien entendu, ces ramifications débordent la seule aviation civile. Comme vous le savez, le transport aérien est un moteur du développement économique, dont les effets catalytiques s'étendent aux affaires, au commerce et au tourisme, sans compter les effets induits par les dépenses de tous les salariés intéressés.

En 1998, par exemple, le transport aérien a généré un produit total de 1 360 milliards de dollars et 27,7 millions d'emplois dans le monde<sup>2</sup>.

Plus de 4,5 % du produit mondial peuvent être attribués au seul élément transport aérien de l'aviation civile.

## **Perspectives**

Les perspectives de croissance de la demande de transport aérien demeurent incertaines. En se fondant sur les programmes de vols indiqués par les compagnies aériennes pour l'année 2002, on prévoit que, à l'échelle du monde, la capacité offerte en nombre de mouvements d'aéronefs de passagers sera inférieure de 7 à 8 % à celle de 2001. On escompte qu'une reprise stimulée par des mesures gouvernementales d'encouragement et par des politiques monétaires plus favorables atténuera les effets du 11 septembre 2001 sur le cycle économique. En revanche, du côté des coûts, les compagnies aériennes continueront de faire face à des hausses, notamment dans les domaines de la sûreté et des assurances. Les prix du carburant, qui sont un élément clé des frais d'exploitation, sont actuellement relativement bas, mais il se peut très bien qu'ils augmentent de nouveau parallèlement à l'activité économique.

---

<sup>2</sup> Suivant une estimation faite pour le Groupe d'action du transport aérien.

Dans ces conditions, l'OACI prévoit actuellement que le trafic mondial de passagers baissera encore en 2002, après avoir reculé de 5 % en 2001. Nous envisageons un retour à la croissance en 2003, mais une croissance insuffisante pour retrouver le niveau d'activité de 2000. Et inutile de dire que c'est à condition que l'on prévienne d'autres atteintes graves à la sûreté.

Les répercussions financières et les répercussions à plus long terme sont très difficiles à prévoir avec précision. Cependant, en supposant un retour de la confiance du public et de la stabilité de l'environnement opérationnel, la demande à long terme devrait revenir aux taux de croissance annuelle prévus avant le 11 septembre, soit 5 % par an pour les passagers et un peu plus pour le fret, avec un décalage de deux à trois ans.

Depuis la Seconde Guerre mondiale, la seule autre fois que le trafic aérien de l'ensemble des compagnies du monde a reculé, c'est en 1991, après la guerre du Golfe. Mais les répercussions des événements du 11 septembre 2001 sont une première dans l'histoire de l'aviation civile, car ces événements pourraient bien changer la structure même de l'exploitation. Dans un certain nombre de pays, développés et surtout en développement, les gouvernements se préoccupent maintenant non seulement des questions de regroupements ou de subventions, mais de la pérennité même des transporteurs et du maintien du service. Un examen de fond de ces sujets est déjà en cours dans le cadre de la préparation de la Conférence mondiale de transport aérien : Défis et promesses de la libéralisation, que le Conseil de l'OACI a décidé de tenir à Montréal du 24 au 29 mars de l'an prochain.

### **Responsabilités de la Conférence**

Ainsi, le poids des responsabilités de notre Conférence est énorme. Nous sommes ici pour renforcer les mesures de coopération internationale afin de contrer la menace mondiale que représente l'intervention illicite dans l'aviation civile. Il nous apparaît nécessaire que chaque État harmonise les mesures de sûreté de l'aviation avec ses mesures de sûreté nationale. Parallèlement, il nous apparaît qu'il faut une harmonisation internationale des mesures de sûreté de l'aviation, de façon qu'elles correspondent aux dispositions de l'Annexe 17 et aux dispositions connexes des autres Annexes à la Convention de Chicago, ou même qu'elles les dépassent. Cette harmonisation ne signifie pas que les mesures doivent être identiques, mais qu'elles doivent être équivalentes et mutuellement reconnues par les États et apporter les mêmes niveaux minimaux de sûreté, tout en laissant une souplesse opérationnelle.

Les mesures que nous lançons lors de la Conférence doivent aussi pouvoir être effectivement appliquées dans tous les États du monde, avec au besoin l'aide d'autres États. Elles devront être conviviales pour les passagers et pour les usagers. Et elles ne devront pas être trop coûteuses pour le transport aérien et pour ses clients, si l'on veut que l'effet d'entraînement de l'aviation civile sur l'économie se renouvelle; il ne faut pas demander à l'aviation civile de supporter des charges injustifiées au nom de la sûreté nationale.

Nous ne disposons que de deux journées, au cours desquelles il vous sera demandé de prendre des décisions de portée considérable dans leurs effets et dans le temps. Il vous sera demandé :

- de réaffirmer que les États ont le devoir de se conformer aux normes de l'OACI et d'assurer la sûreté dans leurs aéroports, et qu'ils sont responsables de la prestation des services de navigation aérienne;
- d'entériner des propositions pour un plan d'action global de l'OACI désigné *Plan d'action pour la sûreté de l'aviation*;
- d'entériner, à titre d'élément clé du Plan d'action, le lancement d'un programme d'audits de la sûreté de l'aviation universels, réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés pour vérifier le degré de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17;
- d'entériner le principe d'un *Programme OACI de suivi de la sûreté de l'aviation* destiné à apporter aux États l'aide nécessaire pour corriger les carences détectées lors des audits;
- d'examiner les apports financiers nécessaires pour permettre à l'OACI d'exécuter le Plan et, dans la mesure où cela est possible dès maintenant, d'engager les mandants que vous représentez à fournir des contributions volontaires pour subvenir aux besoins pendant les trois prochaines années;
- d'examiner les besoins en ressources et les formules possibles pour que les États des diverses régions du monde puissent donner suite au Plan de l'OACI.

## **Documents de travail et résultats proposés**

Pour atteindre nos buts ambitieux, mais que je crois réalistes, il faut que notre débat soit bien circonscrit. Pour cela, nous devons centrer notre attention sur les conclusions et recommandations des notes de travail du Secrétariat, qui seront examinées parallèlement aux conclusions et recommandations supplémentaires présentées par les États. C'est l'ensemble final de ces conclusions et recommandations destinées à l'OACI et à ses États contractants et mises au point lors des débats qui constituera le produit principal de la Conférence.

Les conclusions et recommandations seront accompagnées d'une déclaration publique, qui reflétera les résultats de la Conférence et exprimera la volonté qu'ont les ministres et les autres personnalités de haut rang ici présents de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, de restaurer la confiance du public dans le transport aérien et de revitaliser le secteur du transport aérien lui-même.

## **En conclusion**

Les événements du 11 septembre font bien ressortir la nécessité de rester vigilants. Il ne faut pas que la complaisance s'installe. Il ne faut pas un instant relâcher notre attention. Nous devons être résolus à créer un filet de sûreté à couverture mondiale dont les mailles soient si serrées qu'aucun autre acte potentiel d'intervention illicite ne puisse se glisser à travers. Et en tendant ce filet, il nous faudra faire preuve d'imagination, tant pour mesurer la menace, qui peut venir de nouvelles directions et revêtir de nouvelles formes, que pour concevoir les mesures «dans le but de prévenir, de combattre et d'éradiquer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile», comme le prévoit la Résolution A33-1 de l'Assemblée.

Pour terminer, je voudrais replacer notre travail dans son contexte. L'aviation civile est un élément fondamental de la société d'aujourd'hui. Dans toute l'histoire moderne, aucune réalisation humaine n'a autant contribué au mouvement des personnes et des biens dans toutes les régions du monde. Tout cela, et bien plus, a été rendu possible parce que l'aviation civile permet d'accéder partout en quelques heures. C'est pourquoi, lorsque le véhicule de cet accès au monde est menacé et que la confiance dans sa sécurité est minée, comme ce fut le cas avec les événements du 11 septembre 2001, les nations doivent s'unir pour écarter la menace contre cet instrument vital du progrès de l'humanité. Le

caractère furtif d'un adversaire de l'ombre susceptible de provoquer de grandes destructions justifie tous les efforts et toutes les ressources que nous sommes capables de déployer.

Éminents représentants des États et des organisations, je ne doute pas que vous saurez saisir le moment.