

Allocution du Secrétaire général de l'OACI
M. Raymond Benjamin
à la
Trente-troisième Session plénière de
la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
(Strasbourg, 10-11 juillet 2012)

« *Observations sur les contributions aux débats* »

Bon après-midi, Mesdames et Messieurs,

1. C'est un grand plaisir de me trouver aujourd'hui devant vous après avoir eu le privilège d'assister à des débats passionnés des plus intéressants.
2. Vous avez eu la bonté de m'inviter à prendre la parole à cette étape pour présenter des observations sur les contributions au thème des délibérations, qui est « **Les premières ambitions de l'Europe pour l'Assemblée 2013 de l'OACI** ».
3. Je voudrais souligner tout d'abord que les principaux sujets abordés représentent non seulement les ambitions de l'Europe, mais aussi celles de l'OACI et du reste de la communauté de l'aviation internationale.
4. Les débats sur la sûreté de l'aviation, la sécurité aérienne et la gestion du trafic aérien sont précurseurs à de nombreux événements et initiatives importants de l'OACI qui se dérouleront au cours des 12 prochains mois précédant la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI en septembre 2013.

5. En septembre prochain, la **Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation** réunira des ministres, des cadres supérieurs des gouvernements et des acteurs de l'industrie aéronautiques dans le but de réaliser un consensus mondial et de formuler des recommandations sur les priorités et les questions clés de sûreté de l'aviation, notamment les suivantes :
 - Proposition d'un Énoncé OACI de climat de risque à l'échelle mondiale ;
 - Nouvelles améliorations de la sûreté du fret aérien ;
 - Lutte contre les menaces internes ;
 - Évolution du Programme universel OACI d'audits de sûreté ;
 - Renforcement des capacités et assistance technique ;
 - Assurer la pérennité des mesures de sûreté de l'aviation ;
 - Renforcement du rôle des documents de voyage lisibles à la machine, renseignements préalables concernant les voyageurs et données des dossiers passagers ;
 - Facilitation des développements technologiques et de l'innovation.

6. Bien entendu, les recommandations de la Conférence apporteront des contributions essentielles à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.

7. La **12e Conférence de navigation aérienne**, qui se tiendra en novembre, se penchera sur la version la plus récente du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), qui repose en grande partie sur les mises à niveau par blocs du système de l'aviation, comportant plusieurs améliorations opérationnelles destinées à harmoniser et à renforcer l'efficacité du système mondial de l'aviation. Les mises à niveau par blocs contribuent à l'harmonisation en s'appuyant sur des plans de route pour les communications, la navigation et la surveillance, ainsi que pour la gestion de l'information et l'avionique.

8. La 12e AN-Conf a pour objet de bâtir le consensus, de recueillir des engagements et de formuler des recommandations dans le but d'établir un système ATM mondial intégré de manière progressive, efficace par rapport aux coûts et coopérative.

9. La Conférence aura également pour mandat de définir l'horizon de planification des 20 prochaines années, et de produire entre autres les résultats suivants :
 - Contribution à la 4^e édition du Plan mondial de navigation aérienne et acceptation de son rôle de mécanisme unifié de planification pour assurer l'harmonisation et l'interopérabilité de la planification régionale ;
 - Acceptation d'un rapport annuel sur la navigation aérienne mondiale pour rendre compte des progrès réalisés par rapport au Plan mondial ;
 - Accord sur les Mises à niveau par blocs du système de l'aviation, en accordant la priorité au Bloc 0 – Mise en œuvre et au Bloc 1 – Établissement de normes ;
 - Accord sur un programme de travail intégré pour l'OACI, les États (et leurs organismes normatifs), les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs ;

- Accord sur la structure et la gestion des groupes d'experts de l'OACI, notamment sur la rationalisation de la gestion des groupes d'experts, des équipes de travail et des groupes d'étude afin d'en améliorer l'efficacité.

10. La *sixième Conférence mondiale OACI de transport aérien* (ATConf/6), qui se tiendra en mars 2013 se penchera sur des questions clés de la réglementation et de la libéralisation du transport aérien, ainsi que sur des propositions relatives aux orientations de politique ou aux dispositions de réglementation connexes.
11. Le Symposium de transport aérien de l'OACI qui a eu lieu en avril 2012 a été particulièrement utile pour la préparation de l'ATConf/6, car il a identifié les obstacles à un système de transport aérien durable et a aidé à la définition de stratégies et d'outils qui permettraient de créer les conditions propices à une telle durabilité.
12. La Conférence va certainement présenter des recommandations pour un nouveau cadre de réglementation dans des domaines tels que l'accès aux marchés, la propriété et le contrôle des entreprises de transport aérien, la protection du consommateur, la concurrence loyale, les taxes et autres droits, ainsi que l'économie des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne, afin de tenir compte des changements survenus depuis la dernière décennie. Les participants s'attacheront tout particulièrement sur les meilleurs moyens de mettre en œuvre ce cadre réglementaire harmonisé pour le transport aérien international. Ces recommandations, ainsi qu'un plan d'action pour les mettre en œuvre, feront l'objet d'un rapport soumis à la 38^e session de l'Assemblée, pour approbation.

13. Dans le **domaine de l'environnement**, l'exécution de plusieurs initiatives clés se poursuivra, afin d'établir une politique mondiale solide et concrète visant à résoudre les incidences de l'aviation internationale sur le climat, question qui sera examinée à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.
14. Pour leur part, les États membres soumettent leurs plans d'action décrivant les mesures prises à l'échelle nationale pour réduire les émissions de CO₂. Ces plans d'action permettront d'identifier le soutien disponible à la mise en œuvre et les besoins d'assistance, ainsi que les divers moyens de réaliser les objectifs mondiaux ambitieux. Un séminaire de l'OACI prévu pour octobre 2012 étudiera un mécanisme possible pour faciliter l'apport d'une telle assistance.
15. Les vols utilisant des carburants de remplacement durables sont désormais une réalité à l'échelle du globe, et la viabilité des aspects techniques de ces types de carburant n'est plus à démontrer. L'OACI a participé à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20) où j'ai démontré cette réalité en voyageant de Montréal à Rio à bord d'une série de quatre vols utilisant exclusivement des carburants de rechange durables. La prochaine étape serait de faciliter la disponibilité de ces carburants pour l'aviation, rapidement et en quantités suffisantes, et l'OACI a mis sur pied un groupe d'experts chargé de formuler des recommandations de politique pour le début de 2013.

16. Concernant les mesures basées sur le marché, l'OACI a poursuivi ses travaux intensifs de recherche d'une solution mondiale, avec la coopération d'experts désignés par des États membres et des organisations internationales. D'importants progrès ont été annoncés à une séance récente du Conseil, le mois dernier, avec la réduction des diverses possibilités de régime mondial à trois options, et un accord a été atteint en vue de l'analyse de ces options et de la présentation des résultats à la prochaine session du Conseil en novembre 2012. Il a aussi été convenu que des projets seraient obtenus pour l'établissement d'un cadre pour ces mesures basées sur le marché. Les travaux se poursuivent concernant les aspects politiques, notamment sur les moyens de concilier les principes de non-discrimination et les responsabilités communes, mais différenciées.
17. L'élaboration d'une norme de certification liée au CO₂ constitue un autre domaine important d'activité et a été confiée au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Des efforts importants ont été consacrés à l'adoption récente d'un système métrique pour le CO₂, et tous les travaux techniques seront examinés à la neuvième réunion du CAEP en février 2013, les résultats attendus devant être disponibles pour fin 2013.
18. En mai 2013, l'OACI accueillera un Symposium de l'environnement pour faciliter des débats éclairés et la prise de décisions à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.

19. Je souhaite maintenant vous informer que dans le contexte d'une planification à plus long terme, j'ai récemment entrepris un examen des **Objectifs stratégiques** actuels de l'OACI.

20. Concernant ce qui est actuellement l'Objectif stratégique *Sécurité*, il est devenu évident que le développement de systèmes mondiaux de navigation aérienne est une question stratégique en soi, qui se justifie non seulement par des raisons de sécurité mais aussi des considérations liées à l'efficacité, à l'exploitation et à l'environnement. Il a donc été décidé de faire de la *Sécurité* deux objectifs clés intitulés l'un *Sécurité* et l'autre *Capacité et efficacité de la navigation aérienne*.

21. Les activités clés dans le cadre de l'Objectif *Sécurité* comprendront le Plan (OACI) pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), les groupes régionaux de sécurité de l'aviation, la gestion de la sécurité, la tenue à jour et l'actualisation des Annexes et des éléments indicatifs, la supervision de la conformité grâce à l'USOAP et à la méthode de surveillance continue (CMA) et les plans d'action adaptés aux États dont la mise en œuvre effective est inférieure à 60 %, les outils servant à partager des renseignements sur la sécurité et les cours de formation.

22. À ce stade, les questions qui pour l'Assemblée peuvent prêter à controverse devraient être les suivantes :

- l'indice Sécurité de l'OACI et la manière dont il peut être utilisé pour communiquer au public des renseignements sur la sécurité ;
- la protection des renseignements concernant la sécurité qui sont utilisés pour s'attaquer de manière proactive aux problèmes de sécurité (protection des enregistrements vocaux du poste de pilotage, etc.) ;
- la progression continue d'une culture non punitive en rapport avec la sécurité ;
- l'établissement d'une politique de l'OACI et l'élaboration d'un manuel correspondant concernant le soutien accordé aux familles des victimes d'accident.

23. Au titre de l'Objectif **Capacité et efficacité de la navigation aérienne**, il est prévu que le prochain triennat établira pour les 20 prochaines années les étapes clés des améliorations apportées à la navigation aérienne et à l'avionique. Cette transparence renforcera l'alignement entre les États, les prestataires de services de navigation aérienne et les aéroports en matière de planification. Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) énoncera les activités clés, notamment pour les groupes mondiaux et régionaux de planification et de mise en œuvre, et traitera de l'établissement de SARP et de PANS pour les mises à niveau par blocs du système de l'aviation et pour les appareils télépilotés, ainsi que de la prochaine génération de professionnels de l'aviation et du renforcement de l'harmonisation et de la mise en œuvre.

24. Le renforcement de la sûreté de l'aviation civile dans le monde conserve une haute importance. L'Objectif stratégique **Sûreté et facilitation** reflète la nécessité du rôle de chef de file de l'OACI pour ce qui est de la sûreté de l'aviation, de la facilitation et de la sûreté frontalière. Les activités de l'Organisation se concentreront sur le cadre stratégique et réglementaire, la supervision de la conformité, l'assistance et le renforcement des capacités, la sûreté des documents de voyage et la facilitation.

25. Il a été estimé que l'Objectif stratégique actuel intitulé *Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien* couvrait des domaines distincts susceptibles de constituer des Objectifs stratégiques séparés.

26. L'Objectif stratégique **Développement économique du transport aérien** ciblera donc le renforcement du développement économique viable du système de transport aérien, de son efficacité économique et de sa transparence pour appuyer la croissance du transport aérien. Les activités comprendront le financement de l'infrastructure et du fonctionnement du transport aérien (par exemple à l'aide de redevances et de taxes), la réglementation et la supervision économiques, et les données, les prévisions et les analyses se rapportant à l'aviation.
27. L'Objectif **Protection de l'environnement** continuera de traiter des activités visant à réduire au minimum les effets néfastes de l'aviation civile mondiale sur l'environnement, l'accent étant mis sur l'élaboration de politiques et de cadres réglementaires concernant le bruit, la qualité locale de l'air, les changements climatiques et les carburants alternatifs, de même que sur l'assistance et le renforcement des capacités.
28. Approuvés par le Conseil de l'OACI en juin, les cinq nouveaux Objectifs stratégiques de l'Organisation pour le triennat 2014-2016 s'intituleront donc Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, Sûreté et facilitation, Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement, et c'est sur ces objectifs que je fonderai mes propositions pour le prochain budget.
29. Il ne fait pas de doute que les résultats des activités de l'OACI que je viens de mettre en lumière détermineront les questions et priorités clés dont la 38^e session de l'Assemblée sera saisie, et il appartiendra à cette dernière de statuer sur la direction, les travaux et les objectifs de l'OACI pour les trois années suivantes.

30. De plus, c'est dans le cadre de ces nouveaux Objectifs stratégiques que l'OACI dirigera la mise en œuvre des mesures et activités en coopération avec ses États membres et les parties prenantes de l'industrie.

31. Je vous remercie de votre attention et vous souhaite des délibérations fructueuses.
