



**Allocution du Secrétaire général de l'OACI,
M. Raymond Benjamin,
devant le
*Club Transport Aérien du Centre d'étude et de prospective stratégique***

« Les défis de l'aviation civile internationale »

(Paris, 20 décembre 2012)

Bonsoir Mesdames et Messieurs,

- Heureux de l'occasion qui m'est offerte d'aborder le thème de ma présentation, à savoir « les défis de l'aviation civile internationale »:
 - De présenter les plans de l'OACI et de vous dresser un tableau des mesures que mon organisation va prendre pour répondre à ces défis;
 - Mais avant, permettez-moi de vous rappeler ce qu'est l'OACI.
- L'OACI est le seul organisme mondial de normalisation de l'aviation.
- L'OACI effectue des audits obligatoires de sécurité, de sûreté et de surveillance continue des progrès réalisés.
- Elle fournit de plus en plus d'assistance aux États pour renforcer leurs capacités.
- Cette assistance sera plus importante que jamais – l'aviation se trouve à un carrefour.

Énoncé du contexte :

- Le volume du transport aérien a doublé tous les 15 ans depuis 1977.
- D'ici 2030, il doublera encore.
- Il y a à l'heure actuelle 2,7 milliards de passagers, il y en aura plus de 6 milliards en 2030.
- 30 millions de vols ont été réalisés en 2011, 60 millions le seront en 2030.
- D'ici 2030, la croissance du trafic passagers sera concentrée dans les régions en développement de l'Asie-Pacifique, du Moyen-Orient et de l'Amérique latine.
- Le fret aérien continuera de croître à hauteur de 5,3 % par année jusqu'en 2030, et il représentera alors 2,6 fois le volume enregistré en 2011.

- Malgré la croissance prévue, la situation économique actuelle des compagnies aériennes demeure précaire.
- En 2012, les recettes de l'ensemble des compagnies aériennes se sont établies à 636 milliards de dollars, mais la marge bénéficiaire n'était que de 0,6 %, soit 4,1 milliards de dollars.
- Les compagnies aériennes européennes prévoient des pertes de 1,2 milliard de dollars cette année.
- Les compagnies américaines devraient annoncer des profits de 1,9 milliard de dollars.
- Les compagnies de la région Asie-Pacifique, elles, engrangeront 2,3 milliards de dollars en 2012.
- Les profits des compagnies du Moyen-Orient s'établiront à 0,7 milliard de dollars.
- Quant aux transporteurs latino-américains, leurs profits seront de 0,4 milliard de dollars.
- Permettez-moi de mettre en perspective l'un de ces chiffres :
- Les profits de toutes les compagnies aériennes américaines en 2012 sont un peu plus élevés que le bénéfice net de BNP Paribas pour le troisième trimestre de la même année (1,7 milliard de dollars).
- Le défi que doit relever l'OACI est d'accompagner la croissance prévue de façon sûre et efficace.
- C'est pourquoi nous avons réaligné nos objectifs stratégiques pour la période 2014-2016 et je voudrais vous donner un aperçu des actions que nous allons entreprendre dans chacun de ces domaines :
 - sécurité;
 - capacité et efficacité de la navigation aérienne;
 - sûreté et facilitation;
 - développement économique du transport aérien;
 - protection de l'environnement.

Objectif stratégique n° 1 pour la période 2014-2016 : Sécurité

- La sécurité est notre préoccupation première.
- En 2011, le taux d'accidents s'est établi à 4,2 accidents par million de vols commerciaux réguliers.
- Si l'on ne considère que les aéronefs des principaux avionneurs occidentaux (Airbus, Boeing, Bombardier, Embraer), le taux n'est plus que de 1 accident par 2,7 millions de vols.
- Le nombre de décès causés par des accidents en 2010 était de 707, et de 414 l'an dernier.
- Il s'agit là d'une réalisation remarquable.
- Mais, nous devons réduire ce taux si nous voulons maintenir le nombre d'accidents en chiffres absolus.
- Les types d'accidents dont le risque est le plus élevé sont ceux liés à la sécurité des pistes, à la perte de contrôle en vol et aux impacts sans perte de contrôle. Alors, que faisons-nous?
 - L'OACI a coordonné l'organisation de 7 séminaires régionaux sur la sécurité des pistes avec nos partenaires dans ce domaine, et nous prévoyons quatre autres séminaires en 2012 ;
 - Ces séminaires encouragent la création aux aéroports d'Équipes multidisciplinaires, qui sont chargées d'identifier les risques et d'y remédier ;
 - L'OACI a également créé des outils en ligne et élaboré un projet de manuel pour les équipes de sécurité des pistes;
 - Perte de contrôle : Pour atténuer ce problème, nous proposons l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) sur la formation des pilotes professionnels, concernant aussi bien la délivrance de licences que la formation périodique – Ces normes seront complétées par des éléments indicatifs – le tout d'ici novembre 2014 ;
 - Impacts sans perte de contrôle (CFIT) – Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont identifié des Initiatives de renforcement de la sécurité (SEI) et des Plans détaillés de mise en œuvre (DIP) pour prévenir les impacts sans perte de contrôle, dont le nombre a été considérablement réduit, mais qui se produisent encore, surtout avec les aéronefs plus anciens et les petits avions régionaux.

- Il s'agit là de défis multidisciplinaires.
- C'est pourquoi nous coopérons maintenant de façon intensive avec les États et l'industrie en matière de formation et d'assistance.
- Le succès de cette coopération est démontré sans équivoque par la baisse de 41 % des décès enregistrée entre 2010 et 2011.
- Un Plan mondial révisé de sécurité de l'aviation sera présenté à la prochaine session de l'Assemblée.
- Au nombre des objectifs importants nous demanderons aux États de montrer, au plus tard en 2017, qu'ils ont atteint un niveau effectif de mise en œuvre de nos mesures de supervision de la sécurité de 60 %.
- La plupart de nos États membres ont dépassé ce taux de mise en œuvre mais nous aurons franchi un jalon important lorsque tous les États de tous les continents auront atteint ce niveau.
- J'appelle également votre attention sur la nouvelle Annexe de l'OACI sur la sécurité, la première depuis 30 ans.
- Appelé Annexe 19, ce document regroupera dans un seul document des éléments indicatifs complets sur tous les aspects de la gestion de la sécurité de l'aviation.
- Les systèmes de gestion de la sécurité exigent que les compagnies et les organisations adoptent une culture non punitive de compte rendu des erreurs, ce qui favorise l'augmentation des données communiquées.
- Cette approche permettra de mieux identifier les menaces à la sécurité avant leur déclenchement.
- La modernisation de systèmes de navigation aérienne grâce à l'automatisation accrue contribuera grandement à l'accroissement de la sécurité.

Objectif stratégique n° 2 pour 2014-2016 : Capacité et efficacité de la navigation aérienne

- Il fait ressortir le défi crucial que représente la gestion de la croissance de la capacité d'ici 2030.
- Ce problème a cependant d'importantes conséquences économiques dès aujourd'hui.
- Selon une étude de la FAA, la congestion dans les cieux et aux aéroports coûtent annuellement 27,2 milliards de dollars en coûts directs pour les compagnies aériennes et les passagers.
- Le programme américain NextGen permettra de réaliser d'ici 2020 des bénéfices totalisant 24 milliards de dollars grâce à des gains d'efficacité déjà acquis.
- Ces mêmes gains d'efficacité réduiront les émissions de carbone du transport aérien de 14 millions de tonnes métriques aux États-Unis et réduiront la consommation de carburant de leurs compagnies aériennes de 1,4 milliard de gallons (4.74% de 29.5 milliard de gallons par an).
- L'exemple européen montre que des efforts plus soutenus sont également nécessaires.
- Les études de SESAR font ressortir que les goulots d'étranglement et les encombrements coûtent aux économies européennes dans leur ensemble 1 % de leur PIB, soit 106 milliards d'euros chaque année.

- D'ici 2030, les solutions prévues par SESAR pourraient :
 - réduire les temps de vol de 10 % ;
 - réduire les tarifs de 5 € par billet (si les utilisateurs de l'espace aérien transfèrent les économies réalisées);
 - avoir un impact positif de 419 milliards d'euros sur le PIB européen.
- Mais nous devons agir rapidement si nous voulons réaliser ces bénéfices et les solutions doivent être compatibles à l'échelle mondiale.
- C'est pourquoi l'OACI a mis au point un ensemble de solutions stratégiques de concert avec l'industrie.
- La douzième Conférence de navigation aérienne, qui s'est tenue récemment, a débouché sur un accord sur un Plan mondial de navigation aérienne révisé de l'OACI.
- Ce Plan établit une stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation sur un horizon de planification de 15 ans.
- Le Plan établit des objectifs opérationnels clairs pour coordonner le développement harmonisé de la technologie et des procédures à l'échelle mondiale.

- Il apportera une plus grande certitude aux États et à l'industrie pour la planification et l'investissement.
- Cela est essentiel pendant la période d'austérité économique que le monde traverse.
- Il est crucial, si nous voulons tous progresser, de trouver des solutions mondiales et de traduire dans la réalité le concept de Ciel unique.

Objectif stratégique n° 3 pour 2014-2016 : Sûreté et Facilitation

- Il est absolument indispensable de rationaliser le traitement du trafic.
- Notre tâche est de déplacer les gens, et non de les retarder dans des files d'attente.
- Pourtant, la menace terroriste évolue continuellement.
- Les mesures de sûreté de l'aviation doivent donc être efficaces tout en étant non-intrusives.
- La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue récemment a dégagé un consensus sur la nécessité d'évoluer vers des contrôles de sûreté fondés sur le niveau de risque.
- Cette démarche fondée sur le niveau de risques est commune aux États et à l'industrie:
 - le contrôle de sûreté pour ces passagers considérés comme à faible risque sera réalisé « à la volée » dans des portails technologiques ;
 - les passagers ne subiront plus de files d'attente et de retards ;

- l'information préalable sur les passagers et autres renseignements seront utilisés pour déceler les passagers à haut risque et leur appliquer des mesures plus intensives.
- Le développement de nouvelles technologies sera crucial et l'OACI va donc convoquer un Symposium sur les technologies en 2014 pour identifier des solutions pratiques et d'un bon rapport coût-efficacité.
- Grâce à ces technologies, on pourra lever les restrictions sur des articles courants, comme les liquides, les aérosols et les gels.
- La Conférence de haut niveau a également adopté d'importantes recommandations sur le fret aérien :
 - renforcer la sûreté des expéditions présentant un niveau de risque élevé ;
 - élaborer des mesures complètes pour préserver l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement du fret.
- L'OACI coopère activement avec l'Association internationale du fret aérien (TIACA), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), et l'Union postale universelle (UPU) pour relever ces défis multimodaux.
- Une meilleure coopération et un meilleur partage des renseignements entre tous les acteurs, y compris les organismes chargés de l'application de la loi, sont des conditions essentielles des progrès et du succès futur en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.
- La Conférence de haut niveau s'est également entendue sur les points suivants :
 - nécessité de faire face à la menace interne ;
 - amélioration de la normalisation, modernisation des documents de voyage et vérification des documents sources ;
 - intensification et ciblage de l'assistance aux États.

Objectif stratégique n° 4 pour 2014-2016 : Viabilité économique du transport aérien

- L'accès à l'aviation est indispensable au développement économique et aux relations sociales, les deux piliers de la viabilité.
- 57 millions d'emplois, un apport de 2,2 billions de dollars au PIB mondial (3,5 %) en 2011.
- Pour les économies émergentes, le développement est lié à l'amélioration de l'accès au marché de biens périssables comme les produits agricoles, les fleurs, etc.
- Seul le transport aérien permet d'acheminer ces biens assez rapidement des producteurs locaux aux grands marchés.
- Cependant, les marchés développés dépendent également dans une grande mesure d'un accès fiable au transport aérien.
- L'éruption volcanique de 2010 en Islande a perturbé le trafic aérien de l'Ouest de l'Europe pendant 5 jours.
- Cette perturbation a touché directement 10 millions de passagers, et a eu un impact économique négatif de 5 milliards de dollars.

- L'OACI doit trouver un équilibre entre le besoin de rentabilité des compagnies aériennes et les objectifs de réduction des émissions de CO₂, des prix du transport aérien abordables et les objectifs opérationnels.
- C'est ce que signifie véritablement la viabilité du transport aérien et le défi qu'elle représente.
- En mars prochain, la 6^e Conférence de transport aérien recommandera un cadre de réglementation plus apte à assurer la viabilité qui aura des incidences sur :
 - l'accès aux marchés ;
 - la propriété et le contrôle des transporteurs ;
 - la protection des consommateurs ;
 - la juste concurrence ;
 - les taxes, droits et redevances ;
 - le financement des infrastructures, en particulier des fournisseurs de services de navigation aérienne.
- L'objectif de l'OACI est de continuer d'encourager les solutions multilatérales sans créer de distorsions du marché.

Objectif stratégique n° 5 pour 2014-2016 : Protection de l'environnement

- L'aviation contribue pour 2 à 3 % aux émissions annuelles de carbone à l'échelle mondiale.
- Les aéronefs modernes sont 70 % plus économes en carburant et 75 % plus silencieux que les premiers avions à réaction commerciaux.
- À sa 37^e session, l'Assemblée nous a demandé d'élaborer un ensemble de mesures pour diminuer la part de l'aviation dans les changements climatiques, notamment :
 - une proposition de cadre de mesures basées sur le marché (MBM) ;
 - un rapport de faisabilité sur un régime mondial de mesures basées sur le marché.
 - encourager la recherche et le développement sur les carburants de remplacement durables ;
 - coordonner avec les États l'adoption de plans nationaux d'action en matière de réduction de CO₂ et leur fournir une assistance à cet égard ;
 - élaborer une norme de certification des émissions de CO₂ pour les aéronefs pour 2013 ;
 - intensifier l'assistance et le renforcement des capacités ;
- Nous continuons à nous attaquer aux problèmes de bruit et de qualité de l'air locale.
- Des progrès ont été réalisés dans tous ces domaines mais des décisions de politique doivent être prises pour faire progresser les travaux sur les deux aspects concernant les MBM.
- C'est pourquoi le Conseil a créé un Groupe de haut niveau pour surmonter les obstacles politiques.
- Consciente de ces progrès, l'Union européenne a gelé son régime d'échange de droits d'émission.

- S'agissant des carburants alternatifs, à ce jour, plus de 1 500 vols passagers ont utilisé ces biocarburants en tout ou en partie.
- Il s'agit maintenant d'assurer la livraison en quantités et à des prix suffisants pour que ces carburants soient adoptés à grande échelle.
- L'élaboration d'une norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs devrait aussi être achevée en 2013.

Pour conclure :

- L'OACI se doit de travailler en collaboration étroite avec l'industrie et avec les organisations internationales partenaires pour fournir aux États le service qu'ils sont en droit d'attendre d'une Organisation moderne et efficiente.
