

Discours du Secrétaire General de l'OACI
Raymond Benjamin
à la
122ème Assemblée Générale de l'ATAF
Aix-en-Provence, 11 Avril 2015

*"Le rôle de l'OACI vis-à-vis de l'Afrique et de l'Océan-Indien
(notamment en matière de Sécurité et Sûreté)".*

Monsieur le Président de l'ATAF, Mamady Sanoh
- Président du Conseil d'Administration d'Air Burkina
Monsieur le Secrétaire général de l'ATAF,
Messieurs les Directeurs généraux,
Mesdames et Messieurs,
Chers collègues,

- Je suis honoré de pouvoir m'adresser à cette assemblée qui me permet de retrouver un certain nombre de visages familiers. Le thème qui m'a été proposé : "Le rôle de l'OACI vis-à-vis de l'Afrique et de l'Océan-Indien (notamment en matière de Sécurité et Sûreté)", est un thème d'actualité qui nous interpelle tous.
 - Ma présentation sera relativement brève dans la mesure où je voudrais privilégier le dialogue entre nous et les questions et réponses.
1. Avant d'aborder ce sujet je voudrais effectuer un rappel de ce qu'est l'Organisation de l'aviation civile internationale, que j'ai l'honneur de diriger. L'OACI est une institution spécialisée des Nations Unies, créée au lendemain de la deuxième guerre mondiale avec pour objectif de promouvoir le développement de l'aviation civile internationale. Le préambule de la Convention de Chicago, son acte fondateur, indique, et je cite :

Les Gouvernements soussignés ont convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

2. Afin de réaliser cet objectif l'OACI œuvre en partenariat avec tous ses États membres (dont le nombre est maintenant de 191) ainsi que tous les secteurs de l'industrie, qu'il s'agisse des transporteurs aériens, des aéroports, des services de navigation aérienne ou encore des constructeurs aéronautiques. Notre rôle est triple, développer les normes et pratiques recommandées dans tous les domaines de l'aviation civile internationale. Ensuite surveiller leur mise en œuvre afin d'identifier les lacunes possibles, et je rappelle ici que notre mandat inclut des audits obligatoires des États, dans les domaines de la sécurité, de la navigation aérienne et de la sûreté. Mais aussi offrir de l'assistance, dans la mesure des ressources disponibles, aux États qui la demandent.

Mesdames et Messieurs,

3. Comme vous le savez, depuis 1945, le transport aérien a connu une croissance exponentielle, et aujourd'hui plus de 3 milliards de passagers prennent l'avion chaque année dont plus de 1,3 milliards sur des vols internationaux.
4. Toutes les prévisions nous indiquent qu'en 2030 le trafic aérien doublera pour atteindre six milliards de passagers.

5. Le transport aérien de personnes représente maintenant 51% du tourisme mondial et jusqu'à 85% pour certains pays qui sont constitués de petites îles.
6. La contribution économique du transport aérien dans le monde, en 2012, a été estimée à 2400 milliards de dollars avec 58 millions d'emplois. Combinées, les industries du transport de personnes et du tourisme emploient 105 millions de personnes, génèrent 277 millions d'emplois induits et représentent une des plus importantes industries dans le monde. Dans les 10 prochaines années, le transport de personnes et le tourisme créeront 80 millions de nouveaux emplois, contribuant à hauteur de 11 400 milliards de dollars au PIB mondial.
7. Et bien que le fret aérien ne représente qu'environ 1% en volume, il représente 35% en valeur du commerce mondial.
8. En ce qui concerne la situation de la zone Afrique et Océan-indien, je voudrais vous la présenter telle que nous la percevons à travers les objectifs stratégiques de l'OACI suivants: développement économique du transport aérien, sécurité des vols, navigation aérienne, sûreté et facilitation.

Développement économique du transport aérien

9. Le nombre de sièges offerts entre l'Afrique et le reste du monde a doublé pendant la dernière décennie. Mais la part des compagnies aériennes africaines dans le trafic mondial reste faible de l'ordre de 2,3% avec 75 millions de passagers environ, dont 45 millions sur des vols internationaux. Leur part dans le trafic de et vers l'Afrique a décliné de 47% à 40% de 2005 à 2014. La flotte des compagnies aériennes se rajeunit et leur rentabilité s'améliore quoique lentement. Les résultats financiers se caractérisent par des recettes unitaires plus élevées et des coûts au-dessous de la moyenne de l'industrie. Toutefois, peu de compagnies atteignent un coefficient de remplissage d'équilibre.
10. Selon une étude de l'ATAG, en 2012 l'aviation a contribué à la création de 7 millions d'emplois en Afrique et a eu un impact économique de 80 milliards de dollars.
11. Toutefois, il y a lieu de noter que le marché intra-Africain souffre encore de clauses bilatérales souvent restrictives. Des efforts ont été déployés afin de libéraliser ce marché, mais les résultats tardent à se matérialiser. Pourtant, selon une étude, réalisée en 2014 sur commission de l'IATA et qui sera présentée plus tard par Mme Adefunke Adeyemi, l'impact économique global de la libéralisation entre 12 États Africains, se traduirait, dans les 2 à 3 ans suivants, par la création de quelques 155 000 emplois nouveaux et par un accroissement du PNB annuel des États concernés d'environ 0,07 %, soit 1,3 Milliard de Dollars.
12. La décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès au marché du transport aérien en Afrique, qui a été adoptée le 14 novembre 1999, a posé les jalons d'une stratégie africaine de développement durable du transport aérien en harmonisant le cadre de libéralisation. Toutefois, cette mise en œuvre tarde à se concrétiser, malgré les efforts des organismes régionaux. Nous fondons beaucoup d'espoir sur la mise en œuvre de la Déclaration des chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine, réunis à Addis-Abeba (Éthiopie), les 30 et 31 janvier 2014, relative à la création d'un marché unique du transport aérien en Afrique pour les compagnies aériennes africaines, au 1er janvier 2017. 11 États membres ont également déclaré leur engagement solennel à la mise en œuvre immédiate de la Décision de Yamoussoukro.

13. Il est donc indéniable que le potentiel de croissance de trafic aérien en Afrique est élevé. Toutes les prévisions le montrent, dont celle de l'OACI qui prévoit une croissance annuelle moyenne de 7.2% à l'horizon de l'année 2030.
14. Cependant, il y a des défis majeurs qui ralentissent et qui risquent de ralentir cette croissance dont, en particulier :
- Des défis de sécurité ;
 - Des défis de sûreté ;
 - Des défis liés aux documents lisibles à la machine et à la stratégie pour le programme d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI) ;
 - Des défis de financement pour les compagnies aériennes, les aéroports ainsi que les fournisseurs des services de navigation aérienne.
15. S'agissant de ce dernier défi, je veux prendre pour exemple la Convention du Cap (Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles) et son Protocole aéronautique, adoptée conjointement sous les auspices de l'OACI et d'UNIDROIT, qui sont des instruments juridiques internationaux qui peuvent aider à obtenir des remises lors de l'achat ou de location d'avions, si l'État de la compagnie aérienne est partie à la Convention et au Protocole.
16. Cette convention offre des avantages juridiques, économiques et autres. Elle établit un nouveau régime international uniforme régissant la prise de risque financière dans l'achat d'équipements mobiles de grande valeur (tel que les avions), fondée sur la création d'une garantie internationale. Elle permet aussi d'améliorer l'identification des titres de propriété et de location concernant les droits sur ces équipements. La réduction des risques pour les créanciers mène à une réduction des coûts d'emprunt pour les débiteurs induisant une économie estimée à environ 2% sur les frais financiers liés à l'acquisition d'un appareil. À titre d'exemple, lors de l'achat d'un appareil neuf d'une valeur de 100 millions de dollars, un rabais de 2 millions de dollars peut être obtenu. Ces instruments permettent donc de réduire les coûts de renouvellement et d'extension de la flotte et par là même d'améliorer la sécurité, de réduire les coûts de carburant ainsi que les effets sur l'environnement. Or seul 19 États africains sont parties à ces instruments.

Sécurité des vols

17. Le nombre d'accidents d'avions a continué de diminuer mais le nombre de décès a augmenté par rapport aux années précédentes. 2014 a été une année particulièrement difficile pour la sécurité de l'aviation civile avec 6 accidents mortels et 901 décès. Le taux d'accidents des compagnies de l'ATAF est similaire au taux mondial.
18. Pour ce qui est des audits de sécurité des pays de l'ATAF, il y a lieu de noter que leur niveau de mise en œuvre moyen est au-dessus de la moyenne globale avec 66.24%. Tous ces pays ont un niveau dépassant les 50%.
19. Toutefois, la moyenne pour l'Afrique et l'Océan Indien est nettement plus faible et se situe aux alentours de 46% avec environ la moitié des pays au-dessous de 50%. De plus, l'amélioration du niveau de mise en œuvre a été continue depuis 2007, début des missions de sécurité dans les pays de l'ATAF. Le niveau de mise en œuvre a augmenté de presque 20 points en l'espace de 7 ans. La mise en œuvre au niveau de la sécurité peut être représentée par domaine technique (en haut à droite) ou par élément critique (en bas à droite). L'élément critique le moins mis en œuvre concerne la formation du personnel (CE4).

20. Pour l'OACI, la mise en œuvre passe aussi par l'assistance. L'OACI offre déjà de l'assistance aux États Africains en vue de faire face à ces défis et une nouvelle campagne de l'organisation dénommée « Aucun pays ne soit laissé de côté ». L'OACI a préparé le Plan Régional de Mise en Œuvre Complet pour la Sécurité de l'Aviation en Afrique (Plan AFI), qui a été adopté par la 36ème session de l'Assemblée. Dans ce cadre, un programme de travail a été établi autour de trois domaines d'intervention: (1) Permettre aux États d'établir et de maintenir un système de supervision de la sécurité durable (infrastructure et le renforcement des capacités); (2) Aider les États à résoudre les carences identifiées dans un délai raisonnable ; et puis (3) Renforcer la culture de sécurité de l'aviation des fournisseurs de services de l'aviation africains.
21. L'assistance peut prendre diverses formes comme l'assistance technique directe, ou l'assistance à travers des groupes tels que les COSCAP.

Navigation aérienne

22. Dans l'espace aérien continental africain, la mise en œuvre des routes connue sous le nom des routes "red carpet" ou " tapis rouge" reliant l'Afrique du Sud à l'Europe, a permis la réduction de la séparation latérale entre les routes, et des trajectoires plus directes liant l'Afrique à l'Europe et à l'Amérique du Sud et aussi à l'intérieur de l'Afrique.
23. La coopération en matière de navigation aérienne en Afrique a débuté dès 1959 avec la création de l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), qui gère un espace aérien couvrant une superficie de 16 100 000 km² (1,5 fois l'Europe) réparti en 6 régions d'information en vol (F.I.R) définies par l'OACI. L'ASECNA est un réel succès qui sert de modèle dans le domaine, et c'est pour cela que l'OACI décernait à l'ASECNA, en 1972, son prestigieux Prix Edward Warner pour l'ensemble de ses services rendus à l'aviation civile et sa remarquable contribution à la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI. Aujourd'hui, elle est l'un des leaders du développement des technologies de navigation par satellites et de gestion du trafic - CNS/ATM en Afrique.

Sûreté

24. En termes de sûreté, les normes de sûreté sont contenues dans l'annexe 17 à la convention de Chicago. Des lignes directrices expliquant la mise en œuvre de cette annexe sont contenues dans le Manuel de Sûreté.
25. Pour la surveillance, le Programme Universel d'Audits de Sûreté (USAP), mis en place en 2002 permet de déterminer la conformité des États aux normes de l'OACI et leur niveau de capacité de surveillance. À ce jour, 47 sur 54 États africains ont été assujettis aux audits du 2e cycle. Les autres États n'ont pu être visités pour des raisons d'instabilité politique. Alors que la moyenne mondiale du niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux (EC) d'un système de surveillance de la sûreté (EI) est de 69.3%, celle de l'Afrique est 53.1%.
26. Une nouvelle approche, la méthode de surveillance continue (CMA) sera introduite cette année. Cette approche est axée sur l'évaluation du niveau de risque, elle offre une flexibilité dans la planification des audits et met l'accent sur l'assistance. Les indicateurs utilisés pour prioriser les activités sont les résultats d'audits antérieurs, les actes d'intervention illicite, les informations reçues des bureaux régionaux ainsi que les résultats d'activités d'assistance.

27. L'assistance dans le domaine de la sûreté est un travail conjoint et de coopération entre l'OACI, les États membres, les organisations régionales, l'industrie et des fournisseurs d'assistance. Les objectifs recherchés étant de: (1) Coordonner, faciliter et fournir une assistance aux États; (2) Encourager le développement et la mise en œuvre durable de programmes AVSEC; (3) Assister les états à corriger les lacunes identifiées par les activités USAP-CMA; et (4) Développer des partenariats pour résoudre des lacunes en matière AVSEC.
28. Trois plans nationaux d'amélioration ont déjà été complétés alors que 10 autres sont en cours.
29. Le réseau mondial des centres de formation sur la Sécurité de l'Aviation compte actuellement 28 centres dont 4 en Afrique (Casablanca, Dakar, Johannesburg et Nairobi). Le nombre d'instructeurs certifiés par l'OACI s'élève actuellement à 236 dont 66 Africains.

Facilitation

30. Les normes de facilitation sont contenues dans l'annexe 9 à la convention de Chicago, et les lignes directrices sont contenues dans deux documents relatifs à la facilitation et aux documents de voyage lisibles à la machine.
31. L'OACI encourage la mise en place des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et des passeports électroniques, car ils améliorent aussi bien la sûreté que la facilitation du transport aérien. Une approche globale est à la base de la stratégie pour le programme d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI). Ce programme vise l'adoption d'une démarche holistique, cohérente et coordonnée et s'applique à tous les modes de transport en intégrant les DVLM, le PKD et autres éléments.
32. Le PKD ou le Répertoire des clés publiques est un outil d'inspection des passeports lisibles à la machine ou Passeports électroniques. Il facilite le partage des clés publiques et est nécessaire pour s'assurer de l'authenticité de ces documents. À ce jour, uniquement trois (3) États Africains participent à ce répertoire (le Maroc, le Nigeria et les Seychelles). L'OACI encourage une participation universelle à ce programme. Des communautés économiques régionales africaines telles que la CEDEAO, la CEEAC et la CEN-SAD avec en référence le cadre réglementaire européen dans ce domaine, nous ont donné mandat pour la mise en place sur le plan régional de la stratégie TRIP.
33. Une initiative (AFI SEC/FAL) visant l'amélioration de la sûreté de l'aviation civile et de la facilitation en Afrique, d'une manière durable, sera lancée en Mai 2015. La durée prévue est de 8 ans. Nous sommes en contact avec plusieurs partenaires pour son financement

Mesdames et Messieurs,

34. Sur un autre sujet, celui de la taxation, j'aimerais souligner que la taxe UNITAID de solidarité sur les billets d'avion, instaurée par plusieurs pays, est contraire à la politique de l'OACI. Cependant, nous reconnaissons tous les avantages apportées par cette taxe qui sert à faire face à des maladies telles que le sida, la tuberculose et le paludisme et qui a abouti à des résultats importants.

35. D'autre part, l'Union Africaine explore la mise en place d'une nouvelle taxe sur le transport aérien pour assurer le fonctionnement de sa Commission. Cette taxe est contraire à la politique de l'OACI. J'ai moi-même exprimé cette position lors d'un déplacement à Addis-Abeba en Mai 2014, à la fois à la Présidente de la Commission Africaine et au Secrétaire Exécutif de la Commission Économique des Nations Unies pour l'Afrique. À cet effet, je voudrais remercier la CAFAC, l'IATA et l'AFRAA qui ont clairement manifesté leur opposition à cette taxe.

Francophonie

36. En tant que secteur économique, l'aviation civile doit aussi contribuer à la mise en place de la francophonie économique, un objectif stratégique de l'Organisation Internationale de la Francophonie (OIF). À cet effet, je dois rencontrer à Paris le 6 juillet 2015 la très honorable Michaëlle Jean, Secrétaire Générale de l'OIF, en vue de préparer un programme d'activité conjoint. J'ai invité mon ami Dominique Patry, à se joindre à moi lors de cette réunion.
37. Encore une fois, je voudrais insister sur la nécessité de travailler tous ensemble en vue de faire face aux défis qui risquent de freiner le développement de l'aviation civile internationale, en particulier dans la région Afrique-Océan-Indien, et par la même empêcher les États de profiter des avantages socio-économiques et de la fiabilité du transport aérien.

— — — — —