



**Allocution de M. Taïeb Chérif,  
Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale,  
à la Réunion régionale AFI de navigation aérienne**

(Durban, Afrique du Sud, 24 novembre 2008)

Je vous souhaite à tous la bienvenue à cette très spéciale Réunion régionale AFI de navigation aérienne. Je remercie le Gouvernement de l'Afrique du Sud d'avoir généreusement fourni installations et appui technique pour assurer le succès de cet événement.

Habituellement, les réunions régionales de navigation aérienne ont pour objet d'examiner et d'améliorer les plans régionaux de navigation aérienne. Celle-ci est très différente. Ici, à Durban, nous sommes invités à concentrer nos énergies sur le meilleur moyen d'améliorer la sécurité et l'efficacité d'ensemble du système du transport aérien africain.

L'enjeu est élevé. Un système de transport aérien sûr et efficace est un moteur puissant de développement économique et social. Il permet d'exploiter le vaste potentiel des marchés mondiaux et de stimuler les économies régionales, nationales et locales. À l'inverse, un système sous-performant, qui n'est ni sûr ni efficace, constitue un obstacle à la croissance.

Alors nous devons évaluer avec franchise et réalisme l'état de l'aviation en Afrique et trouver des solutions également réalistes et pratiques. Utilisons la présente réunion régionale pour renforcer l'engagement à l'échelon de la région à améliorer la sécurité et l'efficacité, à résoudre les carences et à s'attaquer aux questions critiques. Et que cette réunion soit une plate-forme de coopération pour les décideurs des fournisseurs de services des États et les usagers de l'espace aérien en vue de réaliser une vision commune : un ciel plus sûr et plus efficace.

J'ai l'espoir que lorsque nous quitterons Durban, nous aurons produit un ensemble de programmes de travail et d'objectifs de performance ainsi que des résultats mesurables et des systèmes de mesure qui guideront les travaux de la Région pour les 7 à 10 prochaines années. Nos propositions doivent être rattachées à la combinaison du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde et de la Feuille de route de l'industrie pour la sécurité de l'aviation mondiale, et prévoir des échéances et des responsabilités fondées sur la méthodologie du Plan d'activités de l'OACI. Cela facilitera une gestion régionale et globale efficace, l'obtention d'une assistance technique et financière, et la production d'un ensemble complet et bien documenté de besoins et de nécessités pour la Région AFI.

Alors quelle est la portée de notre défi ? Au titre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité, des audits ont été réalisés dans 35 États africains, au 31 octobre 2008. Sur l'ensemble, les cas de 25 de ces États ont été renvoyés à la Commission d'examen des résultats d'audit pour des raisons de sécurité. Dix-neuf d'entre eux sont encore confrontés à des questions non résolues découlant de leurs audits de sécurité. Et sur les six États identifiés sur le site web des audits de supervision de la sécurité comme présentant de graves préoccupations en matière de sécurité, cinq sont africains.

Globalement, les États africains affichent plus de 50 % de non-mise en œuvre efficace en ce qui concerne sept des huit éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité. Les carences les plus

significatives se rapportent à la qualification et à la formation du personnel technique ainsi qu'à la résolution des préoccupations en matière de sécurité. Parmi les autres domaines particuliers de préoccupation, on compte les procédures de recrutement et de dotation en personnel, les ressources financières, les politiques et programmes de formation, la mise en œuvre des programmes de formation, la résolution des questions liées à la sécurité, et les enquêtes sur les accidents et les incidents.

Lorsque l'on examine toutes ces constatations dans leur ensemble, on pourrait se sentir dépassé. Mais il y a toutes les raisons d'être optimiste si nous posons les bons gestes, rapidement et systématiquement.

Au fil des quelques dernières années, j'ai participé à un certain nombre d'événements régionaux et continentaux liés à l'aviation en Afrique, et j'ai rencontré des responsables gouvernementaux et de l'industrie au plus haut niveau. Je sais que la volonté politique de transformer les systèmes de transport aérien des pays africains existe. Il existe une assurance que les choses peuvent changer et il existe un engagement à travailler de concert à cette fin. C'est là de loin la meilleure raison d'être confiant.

Il y a une autre raison, qui tient aux toutes dernières prévisions du trafic à moyen terme produites par l'OACI. Les crises financières actuelles et la volatilité des prix du carburant rendent les projections difficiles. Reste que les toutes dernières statistiques indiquent que l'Afrique affichera le plus haut taux de croissance de toutes les régions d'ici 2010, avec une augmentation de 8,5 % des passagers-kilomètres réalisés. À long terme, les compagnies aériennes africaines devraient connaître une croissance plus rapide que la moyenne mondiale. Quels que soient les chiffres finals, la tendance indique un mouvement dans la bonne direction, et plus l'Afrique pourra améliorer son système de transport aérien, meilleurs seront les résultats.

Une autre raison encore d'être optimiste tient à la liste croissante d'expériences réussies. À titre d'exemple, citons la mise en place de minimums de séparation verticale réduits, le 25 septembre. Depuis lors, on n'a signalé aucun incident découlant de cette mise en œuvre. Le crédit en va à l'ASECNA et à ses États membres, à l'Agence de surveillance régionale AFI, à l'IATA, aux ATNS d'Afrique du Sud et à tous les États de la Région AFI. Les productives routes Tapis rouge reliant Afrique australe et Afrique septentrionale résultent aussi d'une étroite collaboration entre l'ASECNA, l'IATA et les États intéressés. Et finalement, les vols Hadj qui se sont déroulés sans problème, grâce à l'étroite coordination et collaboration entre États et fournisseurs de services.

Ces réalisations sont la preuve tangible que le changement est possible, et préparent la voie à de nombreuses autres expériences de ce type. La présente Réunion régionale AFI s'apprête à créer le contexte qui leur permettra de survenir.

Dans le domaine de la sécurité, nous chercherons à obtenir un engagement à l'échelle continentale en vue de la création d'organisations régionales de supervision de la sécurité. Très peu d'États enregistrent actuellement suffisamment de recettes provenant de l'aviation pour être autosuffisants dans ce domaine, et les organisations régionales constituent le moyen le plus efficace du point de vue économique de regrouper des ressources en vue de créer des capacités efficaces de supervision. Le même principe s'applique aux services régionaux d'enquête sur les accidents et aux équipes régionales sur la sécurité de l'aviation.

Nous examinerons aussi la manière dont le Plan de mise en œuvre régional complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique progresse. Certaines activités ont déjà été entreprises au titre du Plan AFI et je suis confiant qu'elles serviront de base à un changement fondamental et systémique dans toute l'Afrique, au fil des années à venir.

Nous nous attaquerons à certains des principaux défis imminents tels que la pénurie de personnel aéronautique qualifié à l'échelle mondiale : l'Afrique perd de nombreux talents au profit d'autres parties du monde. En même temps se présente la possibilité de former du personnel et de mettre ce dernier à la disposition d'autres parties du monde où la demande croît plus rapidement.

Et nous examinerons de nombreuses initiatives liées à la sécurité telles que l'approche de suivi continu qui est actuellement conceptualisée pour renforcer l'USOAP et son successeur, lorsque le Programme prendra fin en 2010.

En ce qui concerne l'efficacité, la liste des questions de mise en œuvre technique et opérationnelle à aborder est vaste, aussi nous attaquerons-nous aux plus urgentes, celles qui peuvent générer les plus grands avantages en matière de sécurité, d'efficacité et d'environnement. Y sont inclus la navigation fondée sur les performances, le suivi central continu de la récente mise en œuvre des minimums de séparation verticale réduits, la certification des aérodromes, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la qualité pour les données MET, la modernisation des microstations (VSAT), la préparation en cas de pandémie et l'établissement de centres conjoints de coordination pour les recherches et le sauvetage.

Concernant l'efficacité des services de navigation aérienne, je suggérerais que nous gardions à l'esprit les résultats de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (Conférence CEANS) qui s'est tenue en septembre à l'OACI et qui a été couronnée d'un immense succès. Les recommandations formulées à la Conférence, que le Conseil de l'OACI a adoptées le 14 novembre, visent à améliorer la coopération dans l'industrie du transport aérien et à accroître l'efficacité et la rentabilité des services de navigation aérienne. Les questions abordées comprennent la supervision économique par les États, les critères pour la mise en œuvre de systèmes de gestion des performances et l'établissement d'un processus clairement défini de consultations périodiques.

Les recommandations portent aussi sur d'autres points liés à l'efficacité, tels qu'une plus grande souplesse de la part des fournisseurs de services de navigation aérienne commercialisés pour l'établissement des redevances, un appui pour la séparation dans les États entre responsabilité en matière de réglementation et fourniture de services, l'application d'une bonne gouvernance grâce aux meilleures pratiques, et la mise en œuvre efficace et avantageuse du point de vue coût-efficacité du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale.

Les questions de réglementation font évidemment partie intégrante de la solution. Il y a une forte corrélation positive entre le niveau de mise en œuvre efficace des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité et le caractère et l'état des administrations de l'aviation civile. En conséquence, l'une des principales considérations pour la réorganisation et la restructuration des administrations de l'aviation civile est de les doter d'une autonomie financière, administrative et opérationnelle pour prendre des mesures garantissant la sécurité.

Lorsque les services de navigation aérienne fonctionnent comme des entités autonomes, leur situation financière et leur efficacité s'en trouvent généralement améliorées. C'est pourquoi la politique de l'OACI recommande que les États envisagent de créer de telles entités autonomes lorsque c'est dans l'intérêt bien compris des fournisseurs et des usagers. L'autonomie est aussi essentielle pour générer des investissements dans l'infrastructure du transport aérien, lesquels constituent l'un des obstacles chroniques au progrès dans de nombreux pays.

Enfin, parallèlement au développement de l'infrastructure du transport aérien, la libéralisation économique est l'un des moteurs clés du développement des États africains. La libéralisation des services de transport aérien en Afrique a progressé à divers niveaux et tirerait profit d'une implantation plus

harmonisée sur le continent. Des progrès doivent être réalisés et l'OACI est prête à en faciliter le processus.

Mesdames et Messieurs, comme vous le voyez, la tâche qui nous attend au cours des six prochains jours est énorme. D'emblée, soyez assurés que l'OACI est plus que jamais prête à appuyer l'Afrique pour l'élaboration d'une stratégie globale visant à accroître de façon substantielle la sécurité et l'efficacité du transport aérien sur tout le continent. Les plans actuels visant à renforcer nos deux bureaux régionaux et d'autres dans le monde témoignent de cet engagement renouvelé. Il est dans le meilleur intérêt de tous les membres de la communauté aéronautique mondiale que les États africains trouvent finalement la place qui leur revient sur le marché mondial.

Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une réunion très productive.

— FIN —