



**ALLOCUTION DE M. TAÏEB CHÉRIF, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE
L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
À LA CONFÉRENCE DES MINISTRES AFRICAINS
CHARGÉS DU TRANSPORT AÉRIEN**

(Libreville, Gabon 15 – 19 mai 2006)

C'est pour moi un grand honneur de prendre la parole à cette deuxième Conférence des ministres africains chargés du transport aérien. J'ai eu le plaisir de parler devant la première conférence, tenue l'an dernier à Sun City, où vous avez abordé les questions prioritaires de sécurité, de libéralisation et de participation de vos compagnies aériennes aux marchés mondiaux.

J'ai été particulièrement impressionné par votre engagement à réduire le taux d'accidents en Afrique au taux mondial d'ici 2008. Il est vital que vous réalisiez ce but. Le tourisme et les échanges avec le reste du monde ne pourraient atteindre leur plein potentiel de croissance à moins que la sécurité de l'aviation ne soit assurée et surtout à moins qu'elle ne soit reconnue comme étant assurée. Malheureusement, le taux d'accidents en Afrique est encore élevé et sape les immenses efforts déployés par de nombreuses administrations nationales pour renforcer l'intégrité de leur infrastructure de l'aviation civile. Par ailleurs, en cas d'accident, il est fréquent que les services de recherches et de sauvetage ne puissent apporter de secours aux survivants d'un accident d'aviation.

La Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile organisée par l'OACI en mars de cette année a ouvert la porte à des solutions viables et efficaces. La Déclaration finale de la Conférence réaffirme que la transparence et le partage de données sur la sécurité sont des conditions essentielles à la sécurité d'un système de transport aérien. Elle souligne également le caractère indispensable de la mise en œuvre et de l'application de toutes les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans la Convention de Chicago, ses Annexes, les résolutions de l'Assemblée de l'OACI et les conventions sur la sécurité aérienne, pour assurer la sécurité de l'aviation. Ceci, à mon humble avis, doit être le point de départ de toute mesure substantielle d'amélioration durable.

Une des applications pratiques d'un tel principe est l'obligation pour les États de veiller à ce que les certificats d'exploitation et les licences de pilotes des aéronefs étrangers qui pénètrent dans leur espace aérien soient valides et conformes aux spécifications de l'OACI. Dans l'impossibilité d'une telle vérification, les États ont le droit d'en restreindre l'admission, notamment par l'établissement de listes noires. Cela signifie, malheureusement, que la reconnaissance ne peut plus reposer uniquement sur le principe de la confiance mutuelle. Une telle situation peut se poursuivre aussi longtemps que les États émettent des certificats et des licences qui ne sont pas conformes aux normes applicables.

Sur l'insistance des États africains, la Déclaration de la Conférence stipule bien que les restrictions imposées sur les aéronefs serviraient exclusivement aux fins de la sécurité et non pas pour obtenir des avantages économiques. C'est pourquoi l'OACI est convenue d'établir un processus harmonisé et une démarche uniforme pour la surveillance des vols d'aéronefs étrangers. Mais l'utilité d'une telle initiative dépend de l'engagement des États à fournir à l'OACI des renseignements fiables et à jour sur l'enregistrement, le mode de propriété et l'exploitation de tous les aéronefs normalement utilisés en aviation civile internationale.

La sécurité peut aussi être renforcée grâce à une plus grande transparence dans le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité ou USOAP. L'USOAP prévoit l'exécution par l'OACI d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de la sécurité dans les 189 États contractants. Ces audits permettent de déterminer l'état de mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées de l'OACI, de détecter les problèmes ou les lacunes de sécurité et de formuler des recommandations de mesures correctrices.

Dans une décision historique, les directeurs généraux participant à la Conférence sur la sécurité sont convenus de publier les résultats de l'USOAP sur le site web public de l'OACI. Ceci encouragera, j'en suis sûr, les États à rectifier les carences de sécurité qui subsistent dans leurs systèmes aéronautiques. Cela permettra également à d'autres États et donateurs d'apporter une assistance plus rapide et plus efficace à ceux qui ont un besoin criant d'appui financier ou de ressources humaines.

Par ailleurs, la Conférence a souligné la nécessité de mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) qui dépassent l'aspect prescriptif de l'application des normes de l'OACI en permettant l'introduction d'un processus proactif, axé sur les performances et la mise en œuvre d'une culture de la sécurité dans toute l'infrastructure de l'aviation.

De façon générale, la Conférence a mis en relief la nécessité, pour tous les États, de l'établissement rapide d'autorités de l'aviation civile qui soient financées de façon adéquate, compétentes, autonomes et disposant des pouvoirs appropriés pour agir de façon indépendante en matière de sécurité. Sans un cadre réglementaire approprié et sans un mécanisme de supervision efficace, il serait difficile d'atteindre et de maintenir vos objectifs pour 2008 et les années ultérieures. Comme toujours, l'OACI est prête à vous aider dans la poursuite de vos buts.

Je vous invite à vous laisser guider par la Déclaration et par les conclusions de la Conférence des DGAC. Elles vous seront d'une grande utilité et vous aideront à élever le niveau général de sécurité de vos systèmes de transport aérien et à répondre à une des conditions fondamentales pour défendre avec efficacité vos intérêts sur les marchés internationaux du transport aérien.

La fiabilité des services de transport aérien est tout aussi critique pour être compétitif sur le marché mondial et pour créer des occasions d'investissement et d'exportation qui poussent l'activité économique et contribuent à relever le niveau de vie. Ce sont là des avantages particulièrement pertinents pour le continent africain, où près d'un tiers des pays sont sans littoral et ne disposent d'aucun accès sur les mers ou l'océan, et où l'infrastructure du transport aérien peut être développée de façon plus efficace que l'infrastructure routière ou ferroviaire.

Or, il se trouve malheureusement que l'aviation civile africaine est actuellement caractérisée par la présence d'un grand nombre de compagnies aériennes souffrant de performances financières médiocres, de faibles volumes de trafic, dont le coût d'assurance est élevé et dont la productivité est anémique. La navigation aérienne et la gestion de l'espace aérien en Afrique souffrent de problèmes sérieux, outre l'état piteux de la sécurité aérienne, exacerbé par l'utilisation au sol et en vol de matériel vieillissant ou au bord de l'obsolescence. Par ailleurs, il est difficile de se rendre d'un point à un autre en Afrique et bien souvent le meilleur itinéraire passe par l'Europe. En outre, il est de plus en plus difficile pour des transporteurs africains d'être efficacement compétitifs sur les marchés internationaux du transport aérien sur la base d'accords bilatéraux et en l'absence d'un régime libéralisé de droits de trafic destiné à faciliter les libres mouvements des biens et des personnes.

De même, un nombre croissant de gouvernements donateurs et d'institutions de prêts réclament la coordination des activités d'assistance dans le secteur du transport aérien, suivant un vaste programme de réforme et permettant aux décideurs politiques et à la communauté des donateurs de travailler dans un cadre stratégique commun de priorités et de buts clairement définis.

Ce qui est actuellement requis est un cadre stratégique pour effectuer le changement qui permettra d'assurer le développement coordonné et rationalisé de l'industrie aéronautique en Afrique. Cela inclura un examen approfondi des politiques du transport aérien à l'échelle nationale et régionale, ainsi que des fonds à investir dans les nouvelles technologies, dans l'amélioration de la sûreté et la sécurité, dans des aéronefs moins bruyants et à consommation plus efficace de carburant, dans la modernisation et l'adaptation des infrastructures, et dans des plans de simplification commerciale pour les transporteurs. Diverses options de politique et de stratégie pourraient être établies afin de promouvoir un plan commun d'action qui tiendrait compte de la diversité des expériences et de l'inégalité du développement sur le continent africain.

Je vois sept grands domaines où des mesures pourraient être prises :

- le succès de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro et de la définition d'une politique extérieure commune de transport aérien pour l'Afrique ;
- la réalisation d'autres progrès pour les questions économiques et de marketing des compagnies aériennes, dont la privatisation des compagnies aériennes et des aéroports, la marginalisation des transporteurs africains dans les fusions de transporteurs internationaux, les progrès technologiques des services et procédures de passagers, ainsi que la technologie d'identification par radiofréquences appliquées aux systèmes de manutention de bagages ;
- le renforcement du cadre institutionnel afin de faciliter une croissance saine du transport aérien, de promouvoir une coopération multilatérale accrue et d'établir les infrastructures gouvernementales appropriées aux fins de supervision de la sûreté et de la sécurité ;
- la formulation de politiques et de programmes d'infrastructure visant à renforcer la sécurité et à faciliter la croissance, incluant des investissements pour agrandir la capacité des aéroports et les améliorer, ainsi que d'autres initiatives mentionnées précédemment ;
- l'établissement de systèmes et de mécanismes appropriés pour répondre aux besoins de la sûreté ;
- la réduction des émissions et de la pollution sonore sans porter préjudice à la croissance du transport aérien ;
- la promotion du développement durable grâce à l'application de mesures de recouvrement des coûts, de taxes et de mécanismes producteurs de recettes, permettant de financer les infrastructures, matériels et services en détérioration.

Je constate avec plaisir qu'un grand nombre de ces questions sont à l'ordre du jour d'un forum sur le développement, organisé conjointement par l'OACI, la Banque mondiale et le Groupe d'action sur les transports aériens, du 24 au 26 mai, au siège de l'OACI à Montréal. Placée sous le thème « Maximisation de l'apport économique de l'aviation civile », cette rencontre examinera les défis et les possibilités que présentent la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport aérien dans les ciels ouverts, et mettra un accent particulier sur l'Afrique et sur d'autres marchés en développement.

Cependant, l'amélioration de la sécurité en Afrique est une condition *sine qua non* du développement de l'aviation civile en Afrique et il est nécessaire de prendre rapidement les mesures appropriées. J'ai lu avec intérêt les propositions du groupe d'expert et je suis convaincu qu'elles fournissent la base sur laquelle vous pouvez construire un plan d'action audacieux et efficace. En particulier, j'ai noté celles relative à l'autonomie des administrations de l'aviation civile et à la mise en œuvre de la déclaration de la réunion des Directeurs Généraux de l'aviation civile.

Je suis certain que vous prendrez durant cette deuxième conférence des Ministres Africains en charge de l'aviation civile les mesures nécessaires pour atteindre l'objectif que vous vous êtes fixé d'amener le niveau de sécurité en Afrique au niveau de la moyenne mondiale. Je peux vous assurer l'OACI est prête à collaborer avec vous pour atteindre cet objectif que j'ai qualifié de vital au début de mon discours.

Mesdames et Messieurs, la Convention de Chicago stipule que le transport aérien doit être développé sur la base de l'égalité des chances. Certaines conditions ont été établies au fil des ans pour permettre la participation aux marchés mondiaux. Ces conditions peuvent être résumées de façon fort pertinente par l'expression que je viens d'utiliser, à savoir : la sécurité, la sûreté et la durabilité du transport aérien.

La communauté aéronautique mondiale est prête à collaborer étroitement avec les États et les organisations d'Afrique, pour veiller à ce que l'aviation civile de la région réponde aux normes et conditions établies, de manière à jouer un rôle intégral et actif sur le marché mondial. La mise en œuvre le 11 mai de deux routes de navigation aérienne reliant l'Afrique du Sud et l'Europe est un bon exemple de parfaite coopération entre l'OACI, les États en cause et l'ASECNA.

Il est dans l'intérêt de tous de faire en sorte que tous les États africains participent activement dans le système mondial du transport aérien. Cette conférence peut être l'instrument d'un tel processus.