

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 2 : Déclarations des délégations des États contractants et des observateurs

DÉCLARATION

(Présentée par Madagascar)

Monsieur le Président du Conseil de l'OACI, à la fois Président de cette 35^e session de l'Assemblée,
Monsieur le Secrétaire général,
Messieurs les Ministres,
Mesdames et Messieurs les chefs de délégation et délégués,
Honorable assistance,

En premier lieu, la délégation malgache, au nom de notre gouvernement et de l'aviation civile de Madagascar, unit sa voix à tous ceux qui ont exprimé officiellement leurs félicitations à l'endroit de Monsieur Le Président du Conseil de l'OACI pour son élection à la Présidence de la présente session. Nous témoignons comme eux notre confiance en votre sagesse Monsieur le Président, confiance basée sur la maîtrise dont vous avez fait preuve dans la conduite d'une organisation aussi complexe et aussi immense que l'OACI.

Nous félicitons également tous vos collaborateurs pour leur effort soutenu afin que l'aviation civile internationale soit sûre, régulière, efficace et efficiente surtout pendant la période trouble qui a bouleversé la conception même de la sûreté devant les actes d'intervention illicites imprévisibles des terroristes. Il n'est pas négligeable non plus la libéralisation des services aériens, la technologie faisant appel aux satellites et la protection de l'environnement.

Tant de challenges requièrent la conscience de l'intérêt commun de la part de tous les États contractants de la Convention de Chicago, et plus de solidarité et de coopération.

Loin de nous de plagier les différentes allocutions pleines d'élégance de nos prédécesseurs sur cette tribune.

Toutefois, à titre de solidarité avec les États contractants de l'OACI, permettez-nous de partager humblement les actions principales entreprises par l'aviation civile de Madagascar afin de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI :

1. En matière d'organisation, l'autorité de l'aviation civile, tout en demeurant établissement public, est dotée d'une autonomie de gestion et financière. Ce qui lui octroie beaucoup plus de marge de manœuvre dans la réalisation de sa mission de régulateur.
2. La partie législative du code de l'aviation civile a subi une refonte et est actuellement promulguée. La partie réglementaire, également en cours de refonte, est près d'être finalisée. Le tout constituera un ensemble cohérent, facilement exploitable et facilement amendable.
3. Un programme de formation des ressources humaines est mis en œuvre.
4. Dans le domaine de la gestion des aéroports, un organisme autonome assure celle de 12 aéroports principaux. Le fruit d'une telle disposition est manifeste. Un désengagement plus poussé de l'État dans la gestion des aéroports est en cours d'étude. Il conviendrait de signaler que Madagascar est doté de 56 aérodromes ouverts à la circulation publique.
5. En matière de navigation aérienne où l'ASECNA joue un rôle prépondérant, la couverture VHF de la FIR suit son cours. Et, en vue du GNSS, le WGS (World Geotetic System) est en cours de finalisation, du moins sa partie topographique.
6. Notre compagnie nationale AIR Madagascar, après une période inquiétante pendant laquelle l'on s'attendait au pire, a repris du poil de la bête. Passez-moi l'expression. De nouvelles lignes internationales sont exploitées : vers Milan, vers Bangkok.

À entendre cela, on dirait que tout est parfait. Beaucoup reste à faire. Les audits OACI en ont défini et définiront le contenu. Ils sont donc les bienvenus (USOAP, USAP), surtout avec leur approche systémique. Effectivement, il ne devrait y avoir de sécurité ni de sûreté à moins de 100 %.

C'est pour cette raison que nous appuyons entièrement l'approche régionale de l'OACI que nous attendons être cohérente et efficiente. Il convient de déceler les défaillances du système mais c'est surtout leur élimination qui importe et là, une assistance plus accrue de l'OACI est requise, notamment dans le domaine de financement par les bailleurs de fonds.

Nous remercions ceux-ci pour leur contribution conséquente. Cependant, et c'est la partie délicate de la question, les bailleurs de fonds ont leur politique propre et leur domaine d'intervention privilégié. Il s'ensuit que certains domaines restent toujours en plan. Il arrive même que les immobilisations incorporelles sont privilégiées au détriment des immobilisations corporelles. Nous ne savons pas dans quelle mesure l'OACI pourrait y intervenir. La question mérite toutefois attention. Une approche systémique s'impose également et un financement intégré de plusieurs bailleurs de fond semble recommandé.

Rome ne s'est pas fait en un jour. L'optimisme est permis car l'OACI est une machine bien huilée qui a fait ses preuves et qui détient une place prestigieuse dans l'ensemble des organisations internationales.

Pour terminer, il n'est peut être pas inutile de noter que l'aviation civile internationale constitue un tout. Toute défaillance en son sein affecte l'ensemble. Est-ce que les problèmes de l'aviation civile des pays en développement ne méritent-ils pas dans ce cas une attention plus accrue?

Avant de quitter cette tribune, la délégation malgache tient à exprimer à l'endroit du gouvernement du Canada et de la ville de Montréal ses sincères remerciements pour leur accueil chaleureux. Elle remercie également l'OACI pour l'efficacité de l'organisation de cette session de l'Assemblée.

Je vous remercie de votre aimable attention.