



COMMUNIQUÉ

N° : 25

**L'IATA réclame un partenariat plus étroit avec les gouvernements
– La sécurité, les infrastructures, la sûreté, une réglementation plus intelligente
et la durabilité sont les priorités –**

8 juin 2015 (Miami) – L'Association du transport aérien international (IATA) a plaidé en faveur d'un partenariat encore plus étroit avec les gouvernements, fondé sur des normes mondiales dans les domaines critiques de la sécurité, des infrastructures, de la sûreté, de la réglementation et de l'environnement.

« L'aviation repose sur des partenariats et les relations avec les gouvernements sont fondamentales. Les compagnies aériennes et les gouvernements s'entendent bien sur la question de la sécurité. Mais dans d'autres domaines relevant des gouvernements, comme les infrastructures, la sûreté, la réglementation et l'environnement, il serait possible d'établir des partenariats plus étroits », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Cet appel au partenariat émane du rapport sur l'industrie du transport aérien présenté par M. Tyler à la 71^e Assemblée générale annuelle de l'IATA et au Sommet mondial du transport aérien qui se tiennent à Miami.

Cette année, quelque 3,5 milliards de personnes et 55 millions de tonnes de marchandises seront transportées par avion en toute sécurité dans un réseau mondial de 51 000 routes aériennes. Les compagnies aériennes fournissent 2,5 millions d'emplois directs et soutiennent 56 millions d'emplois indirects dans la chaîne de valeur de l'industrie. Leur rôle de catalyseur de la croissance économique est évident si on considère que la valeur des biens acheminés par avion vers les marchés mondiaux s'élève à 6 billions \$.

« Pour les nations, la connectivité représente bien plus qu'un simple avantage concurrentiel. C'est une nécessité économique. Et ses avantages intangibles en font une force au service du bien dans le monde. Nous avons donc un immense intérêt en commun avec les gouvernements, à savoir assurer une connectivité mondiale sûre, efficace et durable, comme seul le transport aérien pour le faire », constate M. Tyler.

Sécurité

Il est tragiquement paradoxal de constater que l'année 2014 a été la plus sûre de l'histoire (avec en moyenne une perte de coque d'avion à réaction pour 4,4 millions de vols), et que pourtant, l'aviation a fait les manchettes au cours des 16 derniers mois pour des problèmes de sécurité.

Grâce à la collaboration avec les gouvernements dans le cadre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), des progrès importants ont été réalisés à la suite des tragédies des vols MH370 et MH17. Une norme est en cours d'élaboration, qui prévoit la localisation des avions toutes les 15 minutes, et les gouvernements collaborent en vue d'un partage plus efficace de l'information de sécurité. « Nous ne serons satisfaits que lorsque l'outrage du vol MH17 aura donné lieu à une convention mondiale sur la conception, la fabrication et le déploiement des armes antiaériennes », a déclaré M. Tyler.

Les conclusions de l'enquête approfondie sur la tragédie du vol 9525 de la Germanwings amèneront « les autorités de réglementation et l'industrie à se pencher sur l'équilibre nécessaire dans la surveillance de la santé mentale des équipages dans un environnement non punitif basé sur la culture d'équité qui fait progresser la sécurité », a ajouté M. Tyler.

M. Tyler a mis en garde contre les jugements et les règlements hâtifs au lendemain d'un accident, même à une époque où l'information est incontrôlée et omniprésente. « Nous ne devons pas laisser compromettre les normes et les procédés bien établis d'enquête sur les accidents, dont les résultats ont fait progresser la sécurité », a-t-il dit.

Infrastructures

Les bienfaits sociaux et économiques de l'aviation ne peuvent être obtenus que si elle dispose d'infrastructures adéquates et économiques pour répondre à la demande croissante. « Nous voulons travailler en partenariat avec les gouvernements, selon les principes mondiaux adoptés au sein de l'OACI. La transparence et la consultation feront en sorte que les nouvelles constructions répondront aux besoins des entreprises à des coûts abordables et mutuellement avantageux », selon M. Tyler.

Il a souligné plusieurs problèmes critiques reliés aux infrastructures, où un meilleur alignement est nécessaire. Il faut notamment trouver une solution pour augmenter la capacité aéroportuaire dans le sud-est du Royaume-Uni; régler le problème de coût élevé du carburant au Brésil et en Afrique; s'assurer que les coûts à l'aéroport international de Hong Kong demeurent compétitifs tout en permettant de financer la construction d'une troisième piste; et améliorer l'efficacité de la gestion du trafic aérien en Chine.

M. Tyler a exprimé la frustration de longue date de l'industrie face à la lenteur des progrès dans le projet de ciel unique européen. « Le projet stagne. Les États sont paralysés par des organisations nationales guidées par leurs propres intérêts, qui ne se soucient pas des conséquences de leur inefficience sur les économies et les consommateurs. »

Il a aussi souligné que l'industrie appuie les projets de réforme du financement de l'organisme de gestion du trafic aérien aux États-Unis. « On reconnaît enfin que le financement d'un service aussi essentiel que la navigation aérienne ne devrait pas être pris en otage et faire l'objet d'un jeu politique dans la préparation du budget national. Les discussions sur la corporatisation de la gestion du trafic aérien sont une évolution positive. »

Sécurité et facilitation

L'industrie et les gouvernements sont partenaires dans le domaine de la sécurité aérienne. « Nous avons intérêt, de part et d'autre, à protéger les passagers, les équipages et les marchandises transportées en utilisant des processus efficaces et respectueux établis selon des normes mondiales. Alors qu'il y a eu d'énormes progrès au cours des dernières années, nos clients continuent de percevoir les mesures de sûreté et les contrôles frontaliers comme des étapes pénibles de leur voyage », explique M. Tyler.

« Nous devons unir nos forces pour inciter les gouvernements à adopter une approche fondée sur le risque et des bonnes pratiques mondiales; reconnaître les mesures équivalentes prises par d'autres gouvernements; mettre fin aux processus papier et qui entraînent du gaspillage; et utiliser pleinement les technologies disponibles. »

Trois domaines clés requièrent des actions immédiates de la part des gouvernements :

- Programmes pour voyageurs connus : relier des programmes de part et d'autre des frontières.
- Renseignements préalables sur les passagers : harmoniser les exigences selon les normes de l'OACI et aligner les processus afin d'éliminer les documents papier redondants et réduire les files d'attente.
- Sûreté du fret : favoriser l'efficacité en adoptant des processus harmonisés facilités par des normes mondiales issues de la coopération entre l'IATA, l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes.

Réglementation

L'IATA plaide en faveur d'une réglementation plus intelligente conforme à des normes mondiales. « Notre message est que la réglementation doit être plus intelligente. Tout d'abord, les avantages de toute réglementation doivent surpasser les coûts. La réglementation devrait être conforme à des normes mondiales, proportionnelle, bien ciblée, équitable et claire dans ses attentes. Ces principes de gros bon sens ne peuvent être appliqués qu'en recourant à un processus rigoureux de consultation, en cherchant constamment à réduire le fardeau de la conformité. »

M. Tyler a mentionné quatre domaines prioritaires où des progrès sont essentiels :

- Ratification de la Convention de Montréal de 1999 (MC99) : quelque 112 États ont signé MC99, qui établit des régimes de responsabilité civile harmonisés à l'échelle mondiale et qui constitue un prérequis à l'acceptation par les États de la documentation électronique essentielle pour moderniser le processus de fret aérien (e-freight). La Thaïlande, l'Indonésie et la Russie sont parmi les pays auxquels l'IATA demande instamment de ratifier la convention.
- Protection des consommateurs : « Les gouvernements semblent perdre la foi en un principe fondamental du commerce, à savoir que les entreprises prospèrent en satisfaisant leurs clients. Plusieurs organismes de réglementation adoptent des régimes de droits des passagers, dont certains équivalent presque à dicter la conception et le marketing des produits. Pire encore, il n'y a pas de coordination internationale. Lorsque les choses vont mal, les passagers ont besoin de clarté, et non de confusion. » M. Tyler presse les gouvernements d'harmoniser leurs mesures de protection des consommateurs, selon les principes élaborés au sein de l'OACI.
- Nouvelle capacité de distribution (NCD) : compte tenu des innovations sur le point de survenir en matière de distribution des produits des compagnies aériennes, en raison de l'approbation par le département américain des Transports (DoT) de la norme fondamentale de la NCD, M. Tyler a demandé au DoT d'abandonner les modalités de son règlement *Consumer Rule Three* qui obligerait les compagnies aériennes à afficher certains produits facultatifs par l'intermédiaire de canaux tiers qui ne seraient pas nécessairement choisis par la compagnie aérienne elle-même. « Cela constituerait un recul, alors que nous sommes prêts pour des pas de géant en matière de transparence », selon M. Tyler.
- Marketing électronique en Europe : l'IATA presse l'UE de renoncer à la législation sur le marketing électronique qui désavantagerait autant les compagnies aériennes que les consommateurs.

Environnement

Enfin, M. Tyler a demandé aux gouvernements et à l'industrie de continuer à chercher des solutions mondiales pour gérer l'empreinte carbone de l'aviation, à l'approche de l'Assemblée de l'OACI l'an prochain.

« Nous avons toujours compris qu'il était dans notre intérêt et dans l'intérêt de l'environnement d'adopter une position unifiée de l'industrie et une approche mondiale. Nous sommes à l'avant-garde des secteurs industriels en matière de changements climatiques et nous avons des cibles claires en vue d'améliorer l'efficacité énergétique de 1,5 % par année d'ici 2020, de plafonner les émissions nettes grâce à une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de moitié les émissions nettes d'ici 2050, par rapport au niveau de 2005 », a rappelé M. Tyler.

Nous poursuivons ces objectifs au moyen d'une stratégie à quatre piliers fondée sur des améliorations technologiques, des méthodes d'exploitation plus efficaces, de meilleures infrastructures et une mesure mondiale efficace, fondée sur le marché.

Deux priorités ont été identifiées :

- Biocarburants d'aviation durables : les compagnies aériennes investissent considérablement; toutefois, l'approvisionnement est limité et les prix ne sont pas rentables. « Les progrès en matière de biocarburants sont freinés parce que les gouvernements n'ont pas adopté de cadre politique susceptible de favoriser la production. Cela sera nécessaire pour que les prix descendent à des niveaux commercialement viables », selon M. Tyler.
- Mesure fondée sur le marché : l'industrie aérienne demande aux gouvernements de s'entendre sur un mécanisme mondial obligatoire de compensation du carbone qui aiderait à gérer l'empreinte carbone de l'aviation selon des principes de réglementation intelligente. « Il y a beaucoup d'intérêt de la part des gouvernements envers une approche obligatoire de compensation du carbone. Ce type de mesure serait le plus facile à mettre en place. Il pourrait être administré sur une base de rentabilité. Et cela aurait la portée nécessaire pour tenir compte de différents enjeux politiques. »

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives
Centre des médias de l'AGA : +1-305-695-4511
Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 260 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias. On peut suivre les nouvelles de l'AGA à #IATAAGM.
- Vous trouverez plus de matériel sur l'AGA à l'intention des médias, y compris du matériel vidéo, sur la page www.iata.org/agm-news.