



# COMMUNIQUÉ

N° : 35

## Libérer le potentiel de l'aviation africaine

**3 septembre 2012 (Dakar)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a réitéré son engagement envers l'aviation africaine et demandé aux dirigeants de l'industrie et des gouvernements de l'Afrique centrale et occidentale de collaborer pour faire de l'aviation une partie intégrante du développement et de l'intégration économique de l'Afrique. La sécurité, la coopération régionale et les normes mondiales de financement des infrastructures ont été citées comme enjeux clés.

« L'aviation africaine soutient 6,7 millions d'emplois de qualité et une activité économique totalisant 67,8 milliards \$. L'aviation pourrait jouer un rôle encore plus grand pour faciliter la croissance et le développement de l'Afrique. Pour y parvenir, toutefois, il faut un effort conjugué des gouvernements et de l'industrie, en ciblant l'amélioration de la sécurité, l'adoption d'une approche politique coordonnée et la mise en œuvre de normes mondiales », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA, dans son discours d'ouverture de la Journée de l'aviation organisée par l'IATA à Dakar, au Sénégal.

### Sécurité

« Le problème le plus urgent pour l'aviation africaine est la sécurité », a déclaré M. Tyler. En 2011, le continent a été témoin d'un accident pour chaque tranche de 305 000 vols exploitant des avions à réaction de fabrication occidentale. Il s'agissait d'une amélioration par rapport à 2010, alors que la moyenne était d'un accident pour 135 000 vols. Mais ce taux était tout de même neuf fois plus élevé que la moyenne mondiale. « Il devrait être aussi sûr de voyager par avion en Afrique que partout ailleurs dans le monde », soutient M. Tyler.

En mai 2012, l'IATA, en collaboration avec l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et plusieurs autres organisations, s'est engagée envers le Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique, destiné à pallier les lacunes au plan de la sécurité et à renforcer le contrôle réglementaire dans la région d'ici 2015. « L'objectif du Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique est d'atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale d'ici 2015 », a expliqué M. Tyler. Le Plan a été entériné dans le cadre de la Déclaration d'Abuja par la réunion ministérielle sur la sécurité et la sûreté de l'aviation de l'Union africaine en juillet. La prochaine étape est la ratification par l'Assemblée de l'Union africaine en janvier 2013.

Le plan se fonde sur certaines priorités essentielles :

- Adoption et mise en œuvre d'un système de surveillance réglementaire efficace et transparent. Cela comprend l'obligation de mettre en œuvre le Système d'audit de sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) dans toutes les compagnies aériennes.
- Mise en œuvre de mesure de sécurité des pistes.
- Formation sur la prévention des pertes de contrôle.
- Mise en œuvre de l'analyse des données de vol (FDA).
- Mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SMS).

Ces priorités s'attaquent aux problèmes les plus urgents identifiés au moyen des analyses de performance de sécurité en Afrique effectuées par l'OACI et l'IATA entre 2006 et 2010. « Par exemple, les accidents en piste représentaient environ le quart de tous les accidents durant cette période. Si nous privilégions des mesures pour prévenir ces cas, nous aurons des résultats déterminants. Cela a déjà été prouvé dans le cas de l'analyse des données de vol (FDA). Depuis que la FDA a été mise à la disposition de tous les membres de l'IATA en avril 2008, le nombre de déviations par rapport aux trajectoires de vol optimales a diminué de moitié chez les transporteurs participant au programme. La FDA améliore la sécurité. Et l'esprit du Plan est de travailler avec tous les gouvernements de la région pour rendre largement accessible, partout en Afrique, les outils, les programmes et les normes qui vont améliorer la sécurité », poursuit M. Tyler.

M. Tyler a insisté sur l'importance des deux principaux programmes d'audit de l'IATA : IOSA et le Programme d'audit de sécurité des opérations au sol (ISAGO). « En 2011, le taux d'accident en Afrique était neuf fois supérieur à la moyenne mondiale. Mais si on considère uniquement les compagnies aériennes africaines inscrites au registre IOSA, le taux d'accidents est semblable à la moyenne mondiale. Cela démontre que l'application de normes mondiales à l'aviation africaine donnera des résultats. Et le meilleur moyen d'augmenter l'adoption de l'IOSA en Afrique serait que les gouvernements le rendent obligatoire. » L'IOSA est une condition d'adhésion à l'IATA et à l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA).

Un fort environnement de surveillance réglementaire est également essentiel. Les programmes mondiaux standards d'audit tels que l'IOSA et ISAGO vont aussi aider à améliorer la surveillance de la sécurité, qui est une responsabilité clé des gouvernements. « La volonté des gouvernements de créer des autorités de l'aviation civile pleinement autonomes, financées de façon durable et libres d'ingérences politiques est fondamentale », a plaidé M. Tyler.

### **Approche commune : utiliser l'aviation comme moteur économique**

M. Tyler a aussi souhaité une approche régionale coordonnée de l'aviation. « L'Afrique fait face à plusieurs défis collectifs. En plus de la sécurité, on peut parler des infrastructures inadéquates, de l'exode des cerveaux et du renforcement des compétences, de la recherche de sources de capitaux, de la modernisation de la flotte, de la compétitivité et de bien d'autres problèmes. »

On peut citer comme exemple de coopération régionale la création en 1959 de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), un organisme multinational qui fournit des services de navigation aérienne à une vaste portion du continent africain. « Nous serons heureux de travailler avec eux pour améliorer sans cesse le niveau de service et la rentabilité », a déclaré M. Tyler.

Cependant, il a souligné que pour plusieurs gouvernements africains, l'aviation n'est pas une priorité. « La lutte à la pauvreté, l'amélioration de la santé, l'augmentation du niveau de vie et la création d'emplois sont en tête de liste. Mon message n'est pas qu'il faut changer les priorités, mais que les gouvernements doivent considérer l'aviation comme un moteur économique, et élaborer des politiques susceptibles de soutenir ce rôle essentiel. »

### **Financement adéquat des infrastructures**

Un des obstacles à la capacité de l'aviation de servir de catalyseur économique en Afrique centrale et occidentale est la prolifération des taxes et redevances destinées au développement des infrastructures. « Les infrastructures sont essentielles à l'aviation. Et elles doivent être financées. Mais l'OACI a énoncé des principes pour ce financement. Ils comprennent la transparence, la consultation des usagers et les liens entre les coûts et les redevances. Pour que les bénéfices reviennent à ceux qui paient, le préfinancement n'est pas accordé en l'absence de mesures de protection spécifiques pour les usagers. Malheureusement, ces principes de base ne sont pas suivis dans le cas des redevances pour le développement des infrastructures en Afrique. Cela ne peut que nuire à la croissance de l'aviation. Et si l'aviation est trop taxée, sa capacité de servir de catalyseur économique est menacée », a expliqué M. Tyler.

M. Tyler a aussi souligné que les frais pour le développement aéroportuaire au Sénégal s'élèvent maintenant à 68 \$ par passager, les plus élevés en Afrique. Le Bénin, le Cameroun, la République démocratique du Congo, la Gambie, la Guinée-Bissau, le Mali, le Niger, la Sierra Leone et le Togo ont tous des taxes de développement allant de 9 \$ par passager à plus de 50 \$.

« L'exemple du Sénégal est une occasion de travailler ensemble pour apporter des améliorations et aider les États de la région à mieux comprendre que l'aviation n'est pas une vache à lait. Il s'agit d'un outil puissant. Les politiques publiques devraient être conçues pour tirer parti de la capacité unique de l'aviation de catalyser la croissance économique », selon M. Tyler.

### **Engagement envers l'Afrique**

M. Tyler a mentionné que l'Assemblée générale annuelle de l'IATA et le Sommet mondial de l'aviation 2013 auraient lieu au Cap. « De tous les continents, c'est en Afrique que l'aviation a le plus grand potentiel de contribuer davantage au développement. Soutenue par des infrastructures adéquates, une structure de coûts appropriée, et fonctionnant dans un cadre réglementaire qui valorise sa contribution, l'aviation pourrait jouer un rôle beaucoup plus important dans l'ensemble de l'économie africaine. »

« La connectivité aérienne, ce sont des gens qui font des affaires, des produits qui atteignent les marchés et de nouvelles possibilités à explorer. Avec quelques kilomètres de piste, l'endroit le plus reculé du monde peut être relié au village global. Cela a un impact positif énorme sur le développement. Et c'est là la meilleure raison pour laquelle les gouvernements africains devraient s'occuper de l'aviation et collaborer pour qu'elle progresse de façon sûre, efficiente et durable », a conclu M. Tyler.

**Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :**

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

**Notes aux rédacteurs :**

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez consulter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.