



COMMUNIQUÉ

N° : 48

Assurer l'avenir de l'aviation – L'IATA demande l'harmonisation et la vigilance –

4 octobre 2011 (Amsterdam) – L'Association du transport aérien international (IATA) presse les gouvernements et les autres intervenants de l'aviation de former un partenariat avec les compagnies aériennes pour améliorer la sûreté de l'aviation et l'expérience des voyageurs et des expéditeurs. Les mesures essentielles pour y arriver sont l'adoption rapide du Point de contrôle de l'avenir, une approche de la sûreté du fret fondée sur la chaîne d'approvisionnement, des mesures d'harmonisation de la part des gouvernements et une vigilance constante à l'égard des nouvelles menaces.

« Avec une décennie d'expérience depuis les événements du 11 septembre, il est temps de faire une révision globale de ce qui a été créé. Il y a plusieurs choses que nous faisons bien et plusieurs autres qui pourraient être améliorées. Je suis persuadé qu'en travaillant en partenariat, nous pouvons trouver une meilleure voie. La sûreté est une priorité absolue pour tous les intervenants de l'aviation. Nous devons trouver des moyens d'améliorer à la fois la sûreté du système et la satisfaction de ceux qui l'utilisent », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA, alors qu'il s'adressait aux quelque 500 leaders de l'industrie réunis à Amsterdam à l'occasion de la conférence mondiale et de l'exposition AVSEC.

Point de contrôle de l'avenir

L'IATA demande une révision complète des mesures de contrôle de sûreté dans les aéroports et l'adoption urgente des principes qui soutiennent sa vision du Point de contrôle de l'avenir. Ce point de contrôle incorpore une approche fondée sur le risque, s'appuyant sur une technologie avancée et permettant aux passagers de franchir le point de contrôle sans s'arrêter, défaire leurs bagages ou se dévêtir.

« L'actuel point de contrôle de sûreté a été conçu dans les années 1970, quand la menace venait de pirates de l'air munis d'armes métalliques. C'est un concept vieux de 40 ans qui doit être fondamentalement modifié. Nous avons ajouté des étapes de procédures pour faire face aux menaces et aux événements, mais nous n'avons pas rendu le processus plus intelligent parce que nous n'utilisons pas les renseignements que nous recueillons sur les passagers pour faire fonctionner une approche fondée sur le risque. Un modèle uniformisé est appliqué à chaque passager. Leur expérience est souvent déplaisante, intrusive, inefficace et longue. Compte tenu des milliards de dollars que nous dépensons, nous pourrions faire beaucoup mieux », soutient M. Tyler.

L'approche fondée sur le risque qui caractérise le Point de contrôle de l'avenir instituerait trois catégories de contrôle : (1) normal, (2) accru et (3) « passager connu ». Ce tri serait fondé sur les données déjà recueillies sur les passagers dans le cadre des processus de douanes et d'immigration, soit le dossier passager ou les renseignements préalables sur le passager, lesquelles données sont fournies aux gouvernements par le truchement des documents de voyage. Il n'y aurait aucun profilage ethnique ou religieux. L'accès à la file des « voyageurs connus » serait réservé à ceux qui ont volontairement soumis des renseignements aux gouvernements dans le cadre de programmes de « voyageurs connus » tels que ceux qui font l'objet d'essais aux États-Unis, au Canada et ailleurs. Dans toutes les catégories, les voyageurs feraient l'objet de contrôles de base.

Le projet de Point de contrôle de l'avenir suppose des technologies de contrôle avancées qui permettraient aux passagers d'être contrôlés avec leurs bagages, sans s'arrêter, se dévêtir ou défaire leurs valises. De tels équipements devraient être disponibles d'ici sept ans. En attendant, certains aspects du projet de Point de contrôle de l'avenir pourraient être mis en place. « Il n'est pas nécessaire d'attendre que toutes les technologies soient disponibles pour éliminer certains inconvénients tout en améliorant la sûreté. À mesure que les programmes pour voyageurs connus sont mis au point, ils peuvent être progressivement incorporés au processus. Une réaffectation de certains équipements de contrôle pourrait favoriser l'efficacité. Alors qu'on prévoit que le nombre de voyageurs atteindra 3,5 milliards d'ici 2015, soit 700 millions de plus qu'aujourd'hui, nous devons commencer dès maintenant », selon M. Tyler.

Sûreté du fret aérien

Après l'incident de l'an dernier, soit l'expédition de cartouches d'imprimante piégées depuis le Yémen, les gouvernements continuent de chercher des moyens de renforcer davantage la sûreté du fret aérien. « L'avenir de la sûreté du fret aérien repose sur une approche à plusieurs niveaux qui englobe l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et qui fait appel aux renseignements électroniques préalables et aux contrôles physiques. Mais nous ne voulons pas voir des contrôles à 100 % aux aéroports, ce qui freinerait le commerce mondial », explique M. Tyler. Cette année, les transporteurs aériens devraient acheminer quelque 46 millions de tonnes de marchandises, représentant environ 35 % de la valeur totale des biens échangés à l'échelle mondiale.

Principes

M. Tyler a insisté sur trois principes qui devraient orienter les efforts en matière sûreté :

Harmonisation : « L'aviation est une industrie mondiale qui s'appuie sur des normes mondiales. C'est ainsi que l'aviation est devenue le moyen le plus sécuritaire de voyager. Et c'est la meilleure façon d'en assurer la sûreté » explique-t-il. Les compagnies aériennes s'inquiètent de la prolifération des exigences des gouvernements en fait de renseignements préalables sur les passagers et le fret. « L'OACI et l'Organisation mondiale des douanes ont élaboré des normes reconnues. Si les gouvernements ne les utilisent pas, nous consacrerons du temps et des efforts pour répondre à des exigences qui n'améliorent pas la sûreté », a déclaré M. Tyler.

M. Tyler a aussi souligné l'opposition de l'IATA à la création de la soi-disant liste rouge pour le fret. « Demander à certains pays de franchir des obstacles extrêmes pour participer au commerce mondial constitue une mauvaise approche. Cela ne fera qu'isoler davantage les États qui ont le plus besoin de notre aide et pour lesquels le fret aérien représente le chemin de la prospérité économique. Le programme Secure Freight de l'IATA peut aider les États à développer l'infrastructure et les processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour qu'ils répondent aux normes mondiales », selon M. Tyler.

Vigilance : M. Tyler a fait une mise en garde concernant le relâchement de la vigilance. « Dans nos efforts pour accroître la sûreté du transport aérien, nous ne devons pas faire l'erreur de croire que la technologie ou la réglementation peuvent remplacer la vigilance. Chaque aspect a son importance, mais une confiance exagérée envers l'un ou l'autre aspect engendre une baisse de vigilance qui nous entraîne dans la mauvaise direction. Cela suppose un partenariat avec les gouvernements et la chaîne de valeur en vue d'anticiper et de se préparer à la prochaine génération de menaces, et ce, de façon harmonisée entre les États », explique M. Tyler.

Coûts : l'IATA répète que les gouvernements doivent assumer les coûts de la sûreté qui atteignent 7,4 milliards de dollars par année. « Les menaces auxquelles nous sommes confrontés visent la sécurité nationale. Comme pour les autres problèmes de sécurité nationale, les coûts devraient être assumés par les gouvernements nationaux », soutient M. Tyler.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.