



COMMUNIQUÉ

N° : 52

## **La croissance neutre en carbone domine l'ordre du jour de l'Assemblée de l'OACI**

24 septembre 2019 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a exprimé ses attentes élevées à l'égard de la 40<sup>e</sup> Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui commence aujourd'hui à Montréal.

Encourager les États membres de l'OACI à maintenir leur soutien aux efforts de l'industrie pour réduire son impact sur les changements climatiques viendra en tête de l'ordre du jour.

Les priorités de l'industrie comprennent aussi :

- l'intégration sécuritaire des drones à la gestion de l'espace aérien ;
- la formulation d'une approche harmonisée à l'échelle mondiale de la question des passagers ayant un handicap ;
- la mise en place d'un cadre juridique international pour gérer le problème des passagers indisciplinés ;
- la mise en œuvre de mesures modernes et pratiques pour l'identification des passagers ; et
- la réduction de la vulnérabilité du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) aux interférences nuisibles.

### **Changements climatiques**

« Il y a trois ans, les États membres de l'OACI ont conclu une entente historique en vue de mettre en place le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). L'ensemble de l'industrie aérienne a salué cet important engagement, qui s'inscrivait dans une approche générale pour atténuer l'impact de l'industrie sur les changements climatiques. Aujourd'hui, le CORSIA est une réalité et les compagnies aériennes font le suivi de leurs émissions. Malheureusement, il existe un risque bien réel que le CORSIA soit sapé par des gouvernements qui accumulent les instruments additionnels de tarification du carbone. Ils sont qualifiés de "taxes vertes", mais à ce jour, nous n'avons pas vu

que des fonds additionnels ont été affectés à la réduction réelle du carbone. Le CORSIA a été adopté en tant que mesure économique mondiale unique pour la croissance neutre en carbone, devant générer 40 milliards de dollars en financement climatique et compenser environ 2,5 milliards de tonnes de CO<sub>2</sub> de 2021 et 2035. Les gouvernements doivent s'appliquer à faire de cet engagement un succès », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'IATA, en coopération avec le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (CCAIA) coordonnés par le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG), a soumis un document de travail qui présente aux gouvernements les demandes suivantes, entre autres :

- réaffirmer l'importance du CORSIA à l'Assemblée de l'OACI ;
- participer au CORSIA dès la période d'adhésion volontaire, avant que la mesure ne devienne obligatoire en 2027 ;
- réaffirmer que le CORSIA est « la mesure fondée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale » ; et
- s'en tenir au principe voulant que les émissions de l'aviation internationale devraient être comptabilisées une fois seulement, sans dédoublement.

### **Intégration sécuritaire et efficiente des systèmes d'aéronef sans pilote (drones) à l'espace aérien**

Les systèmes d'aéronef sans pilote (UAS, ou drones) présentent un potentiel extraordinaire, que ce soit pour les envois de marchandises de porte-à-porte, la mobilité aérienne urbaine ou la livraison de matériel d'urgence ou de médicaments dans des régions éloignées. Toutefois, un prérequis absolu réside dans leur intégration sécuritaire et efficiente à l'espace aérien utilisé pour le transport de passagers.

« D'ici 2023, l'exploitation des drones aux États-Unis seulement pourrait tripler selon certaines prévisions. Et la tendance générale est la même dans le monde entier. Le défi consiste à réaliser ce potentiel de façon sécuritaire. La sécurité de l'aviation civile constitue le modèle. L'industrie et les gouvernements doivent travailler en partenariat pour développer les normes mondiales et les innovations nécessaires pour réaliser en toute sécurité l'extraordinaire potentiel des drones », a déclaré M. de Juniac.

L'IATA, en coopération avec CANSO et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) a soumis une note de travail demandant aux États de collaborer, au sein de l'OACI et en coopération avec l'industrie, pour déterminer les modalités applicables à ces nouveaux venus dans l'espace aérien.

### **Passagers ayant un handicap**

L'industrie aérienne est déterminée à améliorer l'expérience de voyage d'environ un milliard de personnes vivant avec un handicap dans le monde. Les compagnies aériennes ont réitéré cet engagement dans une [résolution](#) adoptée lors de l'Assemblée générale annuelle de l'IATA de 2019. Toutefois, la capacité de l'industrie de faire en sorte que les passagers ayant un handicap puissent voyager en toute sécurité et dans le respect de leur dignité, conformément à la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées, est compromise par l'augmentation constante des politiques nationales et régionales sur les personnes handicapées, qui sont non harmonisées ou directement en conflit entre elles.

« Avec le vieillissement des populations, le nombre de voyageurs handicapés augmente et cette situation va perdurer. Pour voyager en toute confiance, ces personnes dépendent de mesures uniformes appliquées à l'échelle mondiale. Et un cadre harmonisé mondialement est également nécessaire aux compagnies aériennes pour servir leurs clients handicapés de façon sécuritaire, sûre, efficace et uniforme », explique M. de Juniac. De plus, le Programme de développement durable à l'horizon 2030 commande des actions ciblées de la part des entreprises concernant les personnes handicapées, y compris dans le secteur des transports.

L'IATA a soumis une note de travail demandant aux États de réaffirmer qu'une approche harmonisée du travail en matière d'accessibilité de l'aviation contribuerait à l'atteinte des objectifs de développement durable de l'ONU. La note recommande aussi que l'OACI définisse un programme de travail sur l'accessibilité des passagers handicapés, comprenant un examen des normes et pratiques recommandées et des manuels de politiques de l'OACI, en tenant compte des principes de base de l'IATA sur les personnes handicapées.

### **Passagers indisciplinés**

Avec l'augmentation constante du nombre de rapports sur des passagers indisciplinés, l'IATA, l'IFALPA et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) ont soumis une note de travail pressant les États de ratifier le Protocole de Montréal de 2014 (MP14), qui modernise les procédures internationales de traitement des passagers indisciplinés. La note de travail demande aussi aux gouvernements de se conformer aux plus récentes orientations de l'OACI concernant les aspects juridiques du traitement des passagers perturbateurs. MP14 comble les lacunes des ententes internationales existantes qui font en sorte que les passagers perturbateurs sont rarement poursuivis pour leurs comportements fautifs. Jusqu'ici, 22 États ont ratifié MP14 afin qu'il entre en vigueur, ce qui devrait se produire avant la fin de cette année. Cependant, pour garantir l'uniformité et la certitude de la mesure, une ratification à grande échelle est requise.

« Les incidents attribuables à des passagers indisciplinés représentent un problème croissant et ils sont toujours inacceptables. Aucun passager ou membre d'équipage ne devrait être l'objet d'insultes, de menaces ou d'abus de la part d'un autre voyageur aérien. Et la sécurité du vol ne devrait jamais être menacée par le comportement d'un passager. L'adoption de MP14 fera en sorte que les États disposeront des pouvoirs nécessaires pour s'occuper des passagers indisciplinés sans égard au lieu d'enregistrement de l'aéronef », a déclaré M. de Juniac.

## **One ID**

La vision de l'IATA est de diriger l'industrie dans ses efforts pour assurer aux passagers une expérience sûre, sans heurt et efficiente d'un bout à l'autre. Le projet One ID fait appel aux technologies de gestion de l'identité et de reconnaissance biométrique pour simplifier le trajet du passager. Ce faisant, One ID débarrassera le processus des documents papier et permettra aux passagers d'évoluer dans les différents processus aéroportuaires grâce à un seul document de voyage accepté par tous les intervenants concernés.

« Les voyageurs aériens nous ont dit qu'ils étaient disposés à partager leurs renseignements personnels si cela pouvait éliminer une partie des tracasseries associées aux voyages aériens, dans la mesure où cette information est sécurisée et qu'elle n'est pas mal utilisée. En plus des avantages pour les voyageurs, One ID fera en sorte qu'il sera difficile de franchir les frontières sous une fausse identité, ce qui aidera à combattre le trafic de personnes et

d'autres activités criminelles transfrontalières. Cela aidera à réduire les files d'attente et les engorgements dans les zones côté ville plus vulnérables des aéroports. Enfin, cela apporte la possibilité d'évaluation fondée sur le risque et de traitement différencié aux frontières et aux points de contrôle. Le projet One ID représente la voie de l'avenir et nous devons accélérer le processus », selon M. de Juniac.

En partenariat avec ACI, l'IATA a présenté une note de travail demandant au Conseil de l'OACI de poursuivre le développement d'une politique et de spécifications techniques mondiales pour l'utilisation de la reconnaissance biométrique en aviation. La note de travail encourage aussi les États à soutenir des projets qui contribuent à l'amélioration des normes mondiales assurant la sécurité des échanges d'information numérique sur l'identité des passagers parmi les intervenants. Elle invite les États à explorer les avantages de la reconnaissance biométrique pour assurer et faciliter les processus passagers.

### **Le problème des interférences nuisibles au GNSS**

Le Système mondial de navigation par satellite (GNSS) fournit l'information essentielle sur la position et l'heure, permettant l'exploitation des vols et les activités de gestion du trafic aérien (ATM). Cependant, plusieurs rapports ont signalé des interférences nuisibles au fonctionnement du GNSS. L'IATA, la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA) et l'IFALPA ont soumis une note de travail demandant à l'Assemblée de prendre les mesures d'atténuation appropriées pour réduire la vulnérabilité du GNSS aux interférences et de s'assurer que la réglementation appropriée des fréquences est en vigueur et maintenue, afin de protéger les fréquences attribuées au GNSS.

En plus de ces sujets, l'IATA et les intervenants de l'aviation ont soumis des notes de travail sur une vaste gamme d'enjeux, dont le trafic de personnes, le trafic d'espèces sauvages menacées, la sécurité du partage d'information, la cybersécurité, les pandémies, l'infrastructure de gestion du trafic aérien, la sécurité et l'attribution des créneaux aéroportuaires.

L'Assemblée de l'OACI est un événement triennal qui débute le 24 septembre 2019 à Montréal en présence de délégués des 193 États membres de l'OACI qui débattront de

certaines des enjeux les plus pressants de l'industrie mondiale du transport aérien.  
L'Assemblée prendra fin le 4 octobre.

**- IATA -**

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives  
Tél. : +41 22 770 2967  
Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.