



# COMMUNIQUÉ

N° : 50

## **Pour une sûreté intelligente de l'aviation – Réaction coordonnée concernant la sûreté du fret –**

**2 novembre 2010 (Francfort)** – L'Association du transport aérien international (IATA) demande aux autorités responsables de la sûreté dans le monde de travailler de concert pour rendre les espaces aériens plus sûrs en s'attaquant énergiquement aux problèmes concernant la sûreté du fret et la cueillette des renseignements. L'IATA a aussi dévoilé des plans en vue d'orienter les efforts mondiaux pour développer le point de contrôle aéroportuaire de l'avenir, qui permettra d'accentuer la sûreté tout en facilitant la vie des passagers.

« Nous sommes plus en sûreté qu'en 2001, mais il y a place pour l'amélioration », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA, à l'ouverture de la conférence AVSEC World à Francfort, en Allemagne. M. Bisignani a mentionné plusieurs domaines où des progrès sont nécessaires pour améliorer davantage la sûreté de l'aviation et éliminer la frustration des passagers :

### **Sûreté du fret :**

« Les événements survenus au Yémen ont ramené la sûreté du fret en tête des préoccupations. Le fret aérien soutient l'économie mondiale. Les produits que nous transportons représentent, en valeur, 35 % de l'ensemble des biens échangés à l'échelle internationale. En 2009, les compagnies aériennes ont acheminé 26 millions de tonnes de fret international. D'ici 2014, ce chiffre atteindra 38 millions de tonnes. Il est essentiel de transporter ces marchandises de façon sûre et efficace », explique M. Bisignani, qui a félicité tous les gouvernements pour leur réaction rapide, coordonnée et ciblée. M. Bisignani a mentionné quatre principes qui devraient orienter les programmes de sûreté du fret aérien.

**Approche fondée sur la chaîne d'approvisionnement :** « L'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, depuis les fabricants jusqu'aux aéroports, est responsable de la sûreté des cargaisons. L'approche fondée sur la chaîne d'approvisionnement doit reposer sur la coopération entre les gouvernements et l'industrie en matière d'investissements, de processus, de technologie et d'évaluation des risques. Plusieurs pays, dont le Royaume-Uni et les États-Unis, ont mis de l'avant des solutions fondées sur la chaîne d'approvisionnement. L'industrie est engagée. Le programme Secure Freight de l'IATA contribue à promouvoir les éléments essentiels de nos efforts en matière de sûreté du fret », explique M. Bisignani.

**Technologie :** « Les fouilles à l'aéroport ne doivent pas constituer notre première ligne de défense, mais elles sont un complément efficace au renseignement et aux solutions fondées sur la chaîne d'approvisionnement. Actuellement, il n'existe pas de technologie homologuée par les gouvernements pour effectuer la fouille de palettes standards et d'articles de grande taille. Certaines technologies sont prometteuses, mais les délais pour passer du laboratoire à l'aéroport sont beaucoup trop longs. Nous devons accélérer les choses », selon M. Bisignani.

**E-freight :** Le programme de fret électronique e-freight de l'IATA fournit aux gouvernements un important outil de renseignement. « En convertissant quelque 20 documents de transport au format électronique,

nous améliorons l'efficacité et fournissons un outil pour surveiller avec exactitude qui envoie quoi, et où. Alors que les volumes de fret électronique augmentent dans l'industrie, si on veut utiliser ces données pour gérer intelligemment la sûreté du fret, les gouvernements doivent étendre l'utilisation du fret électronique non seulement à l'arrivée, mais au départ des marchandises », soutient M. Bisignani.

**Risque :** L'industrie a collaboré avec les gouvernements pour aider à mitiger les risques identifiés par leurs services de renseignement. « Mais on ne développe pas des solutions efficaces de façon unilatérale ou précipitée. Nous avons vu plusieurs cas où cela a eu des conséquences non désirées. Nous n'en sommes qu'au début. L'industrie suit les directives gouvernementales concernant des actions ciblées visant le fret en provenance du Yémen. Si des ajustements à long terme sont nécessaires, nous devons les faire en prenant en considération tous les faits connus, et mettre en place des mesures ciblées en fonction des risques spécifiques », explique M. Bisignani

**Point de contrôle de l'avenir :** l'IATA a demandé aux autorités réglementaires et à l'industrie de collaborer en vue de moderniser le processus de contrôle aux aéroports, qui date de 40 ans. L'IATA a une vision à court et à long terme pour la prochaine génération de point de contrôle. À court terme, l'IATA travaille déjà sur des concepts et sur un nouveau processus.

« Le problème, ce ne sont pas les ceintures, les chaussures et les bouteilles de shampoing. Dans notre processus de contrôle, nous devons nous intéresser moins aux objets nuisibles et plutôt repérer les terroristes. Pour y arriver de façon efficace, nous avons besoin, au poste de contrôle, du renseignement et de la technologie. L'énorme quantité de données que nous recueillons sur les passagers peut aider les gouvernements à identifier les risques. Le processus dans son ensemble doit devenir beaucoup plus rapide et plus pratique. Il n'est pas acceptable de traiter les passagers comme des terroristes jusqu'à ce qu'ils prouvent leur innocence », soutient M. Bisignani.

« Selon ma vision à long terme, les passagers pourront se rendre des portes de l'aéroport aux portes de l'avion en suivant un processus continu, ininterrompu. »

**Standardiser la cueillette de données :** Les données sont essentielles à la sûreté de l'aviation, parce que leur utilisation efficace aide les gouvernements à contrôler les voyageurs et à identifier les menaces. Sous l'égide de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), les gouvernements se sont entendus sur des normes mondiales concernant les données et sur un processus de cueillette de ces renseignements. Ce ne sont pas tous les gouvernements qui suivent les normes qui occasionnent aux transporteurs aériens des dépenses additionnelles aux 5,9 milliards \$US déjà déboursés annuellement pour la sûreté. Il en coûte environ 1 millions \$US pour établir un système dans chaque pays où les exigences de collecte de données ne sont pas standards. L'ajout d'un seul élément non standard à la cueillette des données représente un coût de 50 000 \$US. M. Bisignani a fait état de préoccupations concernant de nouvelles exigences de données en Inde, en Chine, en Corée du Sud et au Mexique. « Toutes ces exceptions coûtent de l'argent et des ressources mais aucune n'améliore la sûreté ou le contrôle des frontières. Le défi consiste à travailler avec les gouvernements pour mettre des place des normes harmonisées », selon M. Bisignani.

M. Bisignani a également fait état des progrès réalisés durant l'année, suscités par l'attaque terroriste ratée du 25 décembre 2009 à bord d'un appareil de Delta à destination de Détroit. En janvier 2010, l'IATA a organisé à Genève un Sommet sur la sûreté pour lancer une nouvelle ère de coopération et d'action entre l'industrie et les gouvernements. Lors de cette rencontre, l'IATA et des dirigeants de compagnies aériennes ont présenté à la secrétaire à la Sécurité intérieure des États-Unis, Janet Napolitano, et au directeur général de l'OACI, Raymond Benjamin, cinq principes. « Nos actions devraient se fonder sur une approche basée sur le risque, être coordonnées à l'échelle mondiale entre tous les intervenants, harmoniser les bonnes pratiques de part et d'autre des frontières, être pratiques en termes de mise en œuvre et être dirigées de façon stratégique vers des objectifs bien définis », explique M. Bisignani.

L'IATA a soumis cinq recommandations fondées sur ces principes :

1. Mener des consultations officielles auprès de toutes les compagnies aériennes, incluant les transporteurs non basés aux États-Unis.

2. Raffiner les consignes d'urgence actuelles pour les adapter à l'environnement international.
3. Simplifier le processus de cueillette de données.
4. Renforcer la communication entre les gouvernements pour favoriser davantage l'harmonisation et la coordination.
5. Commencer à développer le point de contrôle de la prochaine génération.

« Au cours de la dernière année, la secrétaire Napolitano et d'autres leaders gouvernementaux ont compris que la collaboration avec l'industrie constitue la seule façon d'avancer. Les États-Unis ont récemment créé un Groupe de travail international sur la sûreté de l'aviation et le Comité exécutif de l'OACI a convenu, le mois dernier, que les objectifs des gouvernements et ceux de l'industrie devraient s'aligner. Nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère de coopération. Mais les progrès au plan du discours ne sont rien si aucune action n'en découle » », explique M. Bisignani.

« Pour ce qui est de définir des réponses coordonnées à des problèmes de sécurité au moyen d'une collaboration entre l'industrie et les gouvernements, nous avons accompli au cours des dix derniers mois plus de progrès qu'à n'importe quel moment depuis les tragiques événements de 2001. Les gouvernements et l'industrie ont maintenant un objectif commun. Nous devons profiter de cette lancée pour aller au-delà des discours et des ententes et arriver à des actions et des résultats », a conclu M. Bisignani.

– IATA –

**Contact :**

Anthony Concil  
Directeur des 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 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- Vous pouvez nous rejoindre à <http://twitter.com/iata2press> pour avoir des nouvelles spécialement préparées pour les médias.