



COMMUNIQUÉ

N° : 31

Une mentalité globale pour le prochain siècle de l'aviation commerciale – Partenariats et normes mondiales –

2 juin 2014 (Doha) – L'Association du transport aérien international (IATA) demande aux compagnies aériennes, aux gouvernements et aux intervenants de l'industrie d'orienter le développement de l'aviation commerciale au cours de son deuxième siècle en adoptant une mentalité globale et en se basant sur des normes mondiales.

« La clé qui permettra de libérer le potentiel de l'aviation est une mentalité globale s'appuyant sur de solides partenariats. L'aviation relie les gens et les entreprises, rendant possible le « global ». Pour assurer l'avenir de l'aviation, il faut des changements immédiats. Les compagnies aériennes doivent être des entreprises rentables et sûres. Nous devons offrir des services efficaces, centrés sur les clients. Et tout ce que nous faisons doit être viable et durable », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Ces commentaires de M. Tyler ont été faits lors de son discours sur l'état de l'industrie, prononcé dans le cadre de la 70^e Assemblée générale annuelle de l'IATA et du Sommet du transport aérien à Doha, au Qatar. La réunion se déroule alors que l'aviation célèbre le centième anniversaire de l'aviation commerciale régulière.

« L'aviation commerciale régulière a commencé avec un seul passager et un vol de 23 minutes au-dessus de la baie de Tampa, en Floride, le 1^{er} janvier 1914. Depuis lors, l'aviation a transformé le monde pour le mieux, dans des proportions incommensurables. Cette année, les compagnies aériennes transporteront 3,3 milliards de passagers et 52 millions de tonnes de fret sur plus de 50 000 routes aériennes. Elles soutiendront 58 millions d'emplois et achemineront des marchandises d'une valeur totale de 6 800 milliards \$. Grâce à un effort d'équipe partagé par des partenaires bien déterminés, l'aviation transporte littéralement l'économie mondiale. Et en travaillant ensemble, avec une mentalité globale, nous pouvons encore réaliser un énorme potentiel », ajoute M. Tyler.

Dans son discours, M. Tyler a commenté plusieurs défis que l'industrie et ses partenaires gouvernementaux doivent relever à l'aube du deuxième siècle de l'aviation commerciale.

Rentabilité et structure

« Nos résultats financiers ne sont pas à la hauteur de la valeur que nous générons. Les compagnies aériennes s'attendent à des bénéfices nets totaux de 18 milliards \$ en 2014. Cela représente une marge bénéficiaire de seulement 2,4 %, soit moins de 6 \$ par passager transporté », explique M. Tyler.

La rentabilité de l'industrie s'est améliorée, après des bénéfices nets de 6,1 milliards \$ en 2012 et de 10,6 milliards \$ l'an dernier. La structure améliorée de l'industrie est l'un des facteurs qui ont permis d'accroître les résultats. « Nos clients s'attendent à une connectivité globale efficace. Mais la structure de réglementation nous empêche de réaliser la consolidation mondiale qui s'est effectuée dans d'autres secteurs industriels. En travaillant ensemble de façon créatrice, animés par une mentalité globale, au moyen d'alliances, de coentreprises, de franchises et de consolidations à l'échelle nationale, nous commençons à obtenir des résultats appréciables », poursuit M. Tyler.

Les compagnies aériennes continuent d'offrir une immense valeur aux consommateurs. Au cours des deux dernières décennies, le nombre de paires de villes desservies a doublé, tandis que le coût réel des voyages aériens diminuait de moitié.

Sécurité

M. Tyler a réitéré l'engagement des compagnies aériennes à travailler ensemble et avec les gouvernements en vue d'améliorer sans cesse la sécurité. Cet engagement porte des fruits, comme en témoigne le dossier de sécurité de l'aviation. En 2013, sur 29 millions de vols d'avion à réaction de fabrication occidentale, il n'y a eu que 12 accidents avec perte de coque. « L'aviation est incroyablement sûre. Et nous sommes déterminés à la rendre encore plus sûre », soutient M. Tyler.

« La perte du vol MH370 met en lumière un besoin immédiat. Un grand aéronef commercial qui disparaît aussi longtemps sans laisser de trace est sans précédent dans l'histoire de l'aviation moderne. Cela ne doit plus se produire. L'IATA, l'OACI et des experts du monde entier collaborent pour formuler les meilleures recommandations en vue d'améliorer le suivi mondial. D'ici septembre, nous présenterons différentes options à l'OACI », annonce M. Tyler.

Des données détaillées servent maintenant à orienter l'amélioration de la sécurité. Le projet de gestion des données de l'aviation mondiale (GADM) de l'IATA vise la mise sur pied de la plus grande banque de renseignements opérationnels au monde, qui contiendra des données provenant d'un ensemble global de sources industrielles et gouvernementales. « Notre objectif ultime est de prévoir les accidents potentiels et d'empêcher qu'ils se produisent. Ce n'est pas de la science-fiction. Chaque nouvelle contribution de données et chaque amélioration de notre capacité analytique rapprochent cet objectif de la réalité », a déclaré M. Tyler.

Sûreté

Il faut aussi une approche globale de la sûreté. « L'industrie est sûre, mais les passagers constatent encore que la sûreté est l'aspect le plus inconfortable du voyage. Le manque d'uniformité entre les territoires défie l'entendement. L'accent mis sur les objets interdits fait en sorte que des passagers respectueux des lois sont traités comme des suspects. C'est un gaspillage de ressources et une perte d'efficacité. Nous devons faire mieux. À l'aube du deuxième siècle de l'aviation, les occasions sont nombreuses d'adopter une attitude de collaboration globale, tant parmi les gouvernements qu'au sein de l'industrie, afin de contribuer positivement à nos efforts pour assurer la sûreté de l'aviation », selon M. Tyler.

L'IATA travaille en partenariat avec le Conseil international des aéroports (ACI) et d'autres intervenants pour changer la situation. L'objectif du programme Smart Security est d'améliorer l'efficacité, l'efficacité et l'expérience du client.

Infrastructures

Les gouvernements ont souvent des problèmes lorsqu'il s'agit de fournir les éléments essentiels de la connectivité globale, soit des aéroports et des infrastructures de gestion du trafic aérien efficaces.

« En Europe, la paralysie frappe le projet de Ciel unique européen. Tandis que la Commission européenne favorise le projet, les États membres sont plutôt soucieux de protéger leurs sources de revenus et les emplois gouvernementaux. Et ce sont les passagers, l'environnement et l'économie européenne qui en souffrent », selon M. Tyler.

M. Tyler a aussi attiré l'attention sur les problèmes de congestion de l'espace aérien dans la région du Golfe, sur la structuration des partenariats publics-privés de développement aéroportuaire en Asie et en Amérique latine, et sur le défaut du gouvernement des États-Unis de faire du projet de gestion du trafic aérien NextGen une priorité.

Il a aussi demandé instamment aux gouvernements de se conformer aux principes de l'OACI et plaidé en faveur d'une régulation économique efficace des infrastructures. « La puissance commerciale que possèdent la plupart des aéroports doit être contrebalancée par des organismes de réglementation indépendants et efficaces, appliquant des normes internationales bien établies. Cela amènera des régimes de redevances équitables, qui faciliteront la connectivité accrue que souhaitent les communautés de partout. »

Expérience client

« La vision de base de l'expérience client est la même pour les expéditeurs et les passagers : un voyage sans encombre, avec la capacité de personnaliser le service et de contrôler son expérience », selon M. Tyler.

L'IATA fait la promotion de normes mondiales de libre-service par le biais du programme Fast Travel, qui concerne l'enregistrement, le dépôt des bagages, la vérification des documents, le changement de réservation, l'embarquement et la récupération des bagages. « D'ici la fin de l'année, explique M. Tyler, une gamme complète d'options libre-service provenant du programme Fast Travel de l'IATA sera offerte à un quart des voyageurs. Non seulement les clients tiennent cela pour acquis, mais ils en veulent davantage. »

« De nos jours, les voyageurs s'attendent à disposer d'un réseau Wi-Fi partout où ils vont. Et ils veulent que tous les points de service le long de leur parcours maintiennent le contact et leur offrent une expérience sans heurts du départ à l'arrivée. Pour répondre à cette exigence, il faudra une collaboration importante et une attitude globale parmi les joueurs de l'industrie, aéroports, hôtels, locateurs de voitures, etc. »

« Les attentes des expéditeurs, qui paient un supplément pour un service rapide, sont également élevées. Le programme e-Freight aidera à améliorer les processus de l'industrie. Il est essentiel dans la poursuite de l'objectif de réduire de 48 heures le temps d'acheminement d'ici 2020. » Actuellement, le délai moyen d'acheminement porte-à-porte d'un envoi de fret aérien est de 6,5 jours.

Réglementation

L'aviation fait l'objet d'une réglementation intense et est fortement taxée. M. Tyler a souligné que l'industrie aérienne pourrait mieux réaliser son potentiel si les gouvernements réglementaient selon une vision à long terme, en suivant des normes mondiales et en s'efforçant de mettre en valeur les avantages de l'aviation comme catalyseur de l'économie mondiale. « Si nous pouvons mettre en place une mentalité globale chez nos partenaires gouvernementaux, nous aurons une base solide pour entreprendre le deuxième siècle de l'aviation », selon M. Tyler.

Le gouvernement du Venezuela a fait l'objet d'une préoccupation particulière. « Le gouvernement du Venezuela obtient la médaille d'or de l'irresponsabilité délibérée. Il retient indûment des fonds totalisant 4 milliards \$ et appartenant aux compagnies aériennes, et il met en péril la connectivité de son pays. Il n'est pas surprenant que certaines compagnies aériennes aient cessé de s'y rendre. Les transporteurs aériens ne peuvent pas fournir le service s'ils ne sont pas payés. Le gouvernement a réagi avec plus de promesses que d'action. Entre-temps, la connectivité du pays décline et l'économie en souffre. Une fois encore, je prie instamment le gouvernement de régler ce problème rapidement et équitablement », a insisté M. Tyler.

Durabilité

Au cours des douze derniers mois, des étapes ont été franchies dans la réalisation du programme de durabilité de l'industrie. En 2013, la 69^e Assemblée générale annuelle de l'IATA demandait aux gouvernements d'établir un mécanisme obligatoire de compensation du carbone comme mesure fondée sur le marché, afin d'aider l'industrie à atteindre son objectif de croissance neutre en carbone d'ici 2020. Lors de la 38^e Assemblée de l'OACI, les gouvernements se sont entendus pour élaborer une proposition en ce sens d'ici 2016.

« Une mentalité globale nous a permis d'adopter une approche de la durabilité commune à l'ensemble de l'industrie. Cela a placé l'aviation à l'avant-garde des industries pour la gestion de son impact environnemental. Les compagnies aériennes soutiendront l'OACI dans ses efforts pour traduire l'intention louable de l'Assemblée en une entente plus spécifique sur un mécanisme particulier. Un mécanisme de compensation du carbone mondial et obligatoire n'est qu'un élément transitoire de notre stratégie. L'objectif ultime est d'atteindre la durabilité en réduisant nos émissions grâce à l'amélioration des technologies, des méthodes d'exploitation et des infrastructures », conclut M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Centre de presse de l'AGA : +974 448 48 906

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic aérien mondial.

- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias. Vous pouvez aussi suivre les nouvelles de l'AGA au #IATAAGM.
- Pour les médias qui couvrent l'AGA, d'autres ressources sont disponibles à l'adresse www.iata.org/agm-news. Vous y trouverez entre autres du matériel visuel.