

Discours de
Monsieur Tony Tyler
Directeur général et chef de la direction
Association du transport aérien international (IATA)

Journée de l'aviation
Dakar, Sénégal

3 septembre 2012

Monsieur le Ministre des Infrastructures et des Transports du Sénégal
Monsieur le Ministre de la Culture et du Tourisme du Sénégal
Monsieur le Ministre des Transports de la République centrafricaine
Monsieur le Directeur de l'aviation civile
Mesdames et Messieurs,

C'est un grand plaisir que de vous accueillir aujourd'hui à ces journées que l'IATA consacre à l'aviation, ici, à Dakar. Je voudrais tout d'abord remercier Monsieur le Ministre des Infrastructures et des Transports et Monsieur le Ministre de la Culture et du Tourisme du Sénégal de leur soutien sans lequel nous n'aurions pu organiser cet événement avec succès.

L'IATA est présente depuis longtemps au Sénégal. Notre premier bureau a été établi à Dakar en 1987. C'est une excellente base à partir de laquelle notre gestionnaire national, Fabrice Sahiri, dessert les pays de l'ouest et du centre de l'Afrique, soit le Burkina Faso, le Bénin, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Cameroun, le Gabon, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal, le Togo, le Tchad, la République démocratique du Congo, la Guinée-Conakry, la Guinée équatoriale, le Cap-Vert et la République centrafricaine. Dakar est donc un bureau très important pour nous.

J'en suis à ma première visite au Sénégal, ma quatrième en sol africain depuis mon entrée en fonction comme directeur général de l'IATA il y a quatorze mois.

Avant de me joindre à l'IATA, ma carrière s'est déroulée surtout en Asie où j'ai passé trois décennies à l'emploi de Cathay Pacific Airways. Bien que l'Asie et l'Afrique soient des continents très différents, je remarque quelques similitudes.

Lorsque j'ai commencé à travailler en Asie à la fin des années 70, la Chine était considérée comme un important marché potentiel, mais il aurait été difficile d'imaginer à quel point elle allait croître pour devenir un moteur économique responsable de plus de 15 % du PIB mondial. En ce qui concerne l'aviation, les infrastructures étaient médiocres. La sécurité constituait un

problème majeur. La flotte d'aéronefs était âgée et inefficace. Le marché intérieur se résumait aux transporteurs appartenant à l'État. Et l'accès en était limité.

Dans les quelque trente années qui ont suivi, la Chine s'est métamorphosée. Son industrie aérienne a aidé à soutenir cette transformation. Le succès n'est pas arrivé par hasard. Le gouvernement chinois a adopté une vision stratégique du rôle de la connectivité aérienne dans le développement économique de la Chine. Une vision forte, des normes mondiales, des politiques coordonnées et des partenariats avec des institutions internationales, telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'IATA, ont permis à la Chine de devenir une puissance en matière d'aviation, dotée d'infrastructures de classe mondiale et affichant un excellent dossier de sécurité.

Ceux d'entre vous qui ont assisté à l'Assemblée générale annuelle de l'IATA à Beijing ont été à même de constater les résultats.

Comme je l'ai vu en Chine, je vois le même extraordinaire potentiel pour l'aviation de devenir un pilier du développement africain. Pour illustrer cette idée (et au risque de trop simplifier), permettez-moi de faire quelques comparaisons élémentaires entre la Chine des années 1980 et l'Afrique d'aujourd'hui.

En 1980, la Chine avait une population très semblable à celle de l'Afrique d'aujourd'hui, soit environ un milliard de personnes. Et elle représentait environ 2 % du PIB mondial – moins que les 3 % et plus attribuables à l'Afrique aujourd'hui. À cette époque, Deng Xiaoping a enflammé l'imagination du monde entier avec des réformes économiques qui accueillaient favorablement les investissements directs étrangers. Et les réformes politiques et économiques actuelles en Afrique ont également attiré l'attention du monde entier, ainsi que d'importants investissements étrangers, dont ceux de la Chine. La transition démocratique du pouvoir ici, au Sénégal, est un bon exemple des changements positifs qui s'opèrent en Afrique et qui sont remarquables à l'échelle mondiale.

L'Afrique va se développer selon ses propres modalités, bien sûr, tout comme l'a fait la Chine, mais il y a des leçons à tirer du succès de la Chine, lequel pourrait constituer un intéressant point de référence, et même une source d'inspiration. J'aimerais me concentrer sur trois points : la sécurité, les politiques coordonnées et les infrastructures adéquatement financées.

Sécurité : le Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique

Le problème le plus urgent pour l'aviation africaine est la sécurité. En 2011, le continent a subi un accident pour chaque tranche de 305 000 vols exploitant des avions à réaction de fabrication occidentale. Il s'agit d'une amélioration par rapport à 2010, alors qu'il y avait un accident pour 135 000 vols, et par rapport à 2009 alors que le taux était d'un accident pour 100 000 vols. La tendance est donc positive.

Mais en 2011, à l'échelle mondiale, l'industrie a enregistré en moyenne un accident pour 2,7 millions de vols. Malgré les améliorations, le dossier de sécurité de l'Afrique est neuf fois pire. Cette situation n'est pas acceptable. Il devrait être aussi sûr de voyager par avion en Afrique que partout ailleurs dans le monde. Les récents développements indiquent qu'il y a une volonté politique chez les gouvernements d'améliorer cette situation.

L'aviation exige un effort collectif. En mai 2012, l'IATA, en collaboration avec l'OACI et plusieurs autres organisations¹, 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. Le plan a été par la suite perfectionné par les directeurs généraux de l'aviation civile du continent et entériné dans le cadre de la Déclaration d'Abuja, lors de la réunion ministérielle sur la sécurité et la sûreté de l'aviation de l'Union africaine en juillet.

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).

Bien sûr, on ne réglera pas les problèmes de sécurité en Afrique avec des réunions, des déclarations et des plans. Nous en avons déjà vu suffisamment. La question se pose donc : pourquoi celle-ci est-elle différente ? D'abord, parce qu'elle jouit d'un vaste soutien technique et politique. Et ensuite, parce qu'il s'agit d'une approche pratique. Donc, même s'il reste encore à ratifier la Déclaration d'Abuja à la prochaine assemblée de l'Union africaine en janvier 2013, l'IATA et d'autres intervenants procèdent déjà à la mise en œuvre de ses mesures prioritaires.

De plus, ces priorités visent les vrais problèmes, tels qu'identifiés au moyen d'analyses sur la sécurité en Afrique effectuées par l'OACI et l'IATA de 2006 à 2010. Par exemple, les mesures de prévention des accidents en piste sont très hautement prioritaires parce que ces cas représentaient environ le quart des accidents durant cette période. Si nous concentrons nos efforts sur ces accidents, nous verrons des résultats déterminants.

Nous en avons déjà vu la preuve avec l'analyse des données de vol (FDA), une autre mesure prioritaire. En avril 2008, l'IATA a lancé un programme pour s'assurer que tous ses

¹ L'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), l'Airlines Association of Southern Africa (AASA), le Conseil international des aéroports, section Afrique (ACI Afrique), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), La Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et les avionneurs Airbus et Boeing.

transporteurs membres aient accès à la FDA. La compréhension résultant de l'analyse des données de vol a permis aux transporteurs qui en ont fait usage de réduire de moitié les déviations par rapport aux trajectoires de vol optimales. La FDA améliore la sécurité. C'est pourquoi nous travaillons avec les gouvernements pour la rendre plus largement accessible.

On peut en dire autant de l'IOSA. Tous les membres de l'IATA doivent se conformer aux 900 normes et plus du programme. Il s'agit d'une condition *sine qua non* d'adhésion à l'Association depuis 2009. L'AFRAA impose la même exigence. Les chiffres témoignent des résultats de l'IOSA sur le plan de la sécurité. En 2011, le taux d'accidents en Afrique était neuf fois plus élevé que la moyenne mondiale. Mais si on considère uniquement les compagnies aériennes africaines inscrites au registre IOSA, le taux d'accident est semblable à la moyenne mondiale. Cela démontre que l'application de normes mondiales à l'aviation africaine donnera des résultats.

Si on examine en particulier l'Afrique centrale et occidentale, il est urgent d'inscrire au registre un plus grand nombre de compagnies aériennes. Des douze transporteurs de la région, seulement trois sont inscrits au registre IOSA, soit Cabo Verde Airlines, qui est membre de l'IATA, ainsi que Air Burkina et Trans Air Congo. Conformément au Plan, je presse les gouvernements, de façon individuelle et par l'intermédiaire de l'AFAC, de soutenir une augmentation de la participation de l'industrie à d'importants programmes mondiaux de normes comme l'IOSA ou le programme d'audit de sécurité des opérations au sol (ISAGO). Le meilleur moyen d'y parvenir serait que les gouvernements rendent obligatoire cette participation – comme l'ont fait 11² gouvernements dans le monde pour l'IOSA, dont deux en Afrique. Cela n'entraîne aucun coût pour les gouvernements. Et cela ajoute une dimension supplémentaire à leurs programmes et moyens de surveillance de la sécurité.

En plus d'établir les bonnes priorités, le Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique a fixé des cibles et un calendrier appropriés. L'objectif général est d'atteindre en Afrique un niveau de sécurité de classe mondiale d'ici 2015. La réunion ministérielle a adopté pour 2015 des cibles qui permettront l'atteinte de cet objectif. Entre autres, il s'agit de réduire de moitié le nombre d'accidents et d'incidents sérieux liés aux pistes et aux impacts sans perte de contrôle.

L'industrie s'est engagée envers ces cibles. Mais nous avons besoin d'un fort cadre réglementaire et de surveillance pour y arriver. C'est pourquoi il est si fondamental que les gouvernements s'engagent à mettre sur pied des autorités de l'aviation civile pleinement autonomes, adéquatement financées et libres de toute interférence politique. Les résultats obtenus par le Programme universel d'audit de la surveillance de la sécurité de l'OACI indiquent que l'Afrique affiche le plus faible taux de mise en œuvre parmi toutes les régions du monde, soit seulement 41 %. Mais une surveillance efficace des normes mondiales est possible en Afrique. Plusieurs États se classent déjà au-dessus de la moyenne mondiale, et l'un d'entre eux

² Bahrain, Brazil, Chile, Costa Rica, Egypt, Lebanon, Madagascar, Mexico, Panama, Syria and Turkey.

obtient plus de 90 % au chapitre de la mise en œuvre. Le défi consiste à étendre cela à l'ensemble du continent.

La réalisation du Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique permettra aussi de s'attaquer au problème permanent de la liste européenne des opérateurs interdits d'exploitation. Cette liste frappe d'interdit les compagnies aériennes de 17 pays d'Afrique. Même les transporteurs africains qui ne figurent pas sur la liste souffrent de la mauvaise réputation que procure une liste où les pays africains figurent en si grand nombre. La liste d'opérateurs interdits d'exploitation reflète une approche malavisée. Elle ne fait pas grand-chose pour améliorer la sécurité. Il n'y a pas de transparence. Il en résulte une stigmatisation injuste de l'ensemble du continent au détriment de la connectivité des États d'Afrique et des compagnies aériennes africaines.

Mais la liste d'interdiction existe depuis six ans. Il s'agit d'une réalité politique qu'on ne peut pas simplement nier. De mon point de vue, le Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique constitue la meilleure occasion de changer les perceptions, et éventuellement les politiques.

Je fais appel aux gouvernements, aux agences de réglementation, aux compagnies aériennes et à tous les intervenants de la chaîne de valeur pour qu'ils s'engagent envers le Plan d'action stratégique pour l'amélioration. La sécurité n'est pas une question de concurrence; c'est un engagement et une responsabilité de l'industrie et des gouvernements de rendre les voyages aériens aussi sûrs que possible. C'est notre priorité absolue... et l'IATA est présente partout sur le continent pour offrir tout le soutien possible en vue de ces améliorations indispensables.

Une approche commune : utiliser l'aviation comme moteur économique

L'autre leçon à tirer du succès de la Chine est le bienfait d'une direction politique claire axée sur la mise en œuvre. Le développement de l'industrie aérienne a été une politique stratégique du gouvernement chinois dans ses efforts de développement économique. Ils ont construit des aéroports et établi les conditions nécessaires à l'essor des compagnies aériennes afin de réaliser la connectivité dont ils avaient besoin.

Une approche politique aussi déterminée était plus facile à mettre en place en Chine que dans d'autres pays. Et il est plus facile de favoriser le développement dans une entité politique unique que dans les 54 États de l'Union africaine. Mais rien n'est impossible.

L'ASECNA est un bon exemple de ce qui peut être accompli. La création de l'Agence en 1959 pour fournir des services de navigation aérienne dans une vaste portion du continent africain était une initiative visionnaire. Si seulement l'Europe pouvait en faire autant. Mais après plusieurs décennies de tentatives, le ciel européen demeure fragmenté.

Même les réalisations visionnaires ne peuvent être tenues pour acquises. L'IATA collabore étroitement avec l'ASECNA dans plusieurs domaines, y compris la sécurité, pour améliorer sans cesse la situation. Cette volonté était au cœur de l'entente de partenariat de 2008 signée entre mon prédécesseur et l'ASECNA. La décision de l'ASECNA de maintenir ses tarifs au niveau de 2005 jusqu'en 2013 illustre bien le succès de ce partenariat. Et je suis heureux à l'idée que nous allons aujourd'hui intensifier notre coopération en signant une entente sur la formation.

La réflexion – et l'action – à l'échelle régionale pourraient bénéficier à l'Afrique dans de nombreux domaines autres que la navigation aérienne. L'Afrique, y compris l'Afrique centrale et occidentale, fait face à de nombreux 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.

Dans la plupart des pays d'Afrique centrale et occidentale, les transporteurs nationaux traditionnels ont disparu. Cela devrait permettre aux gouvernements de travailler de concert pour trouver des solutions régionales qui intégreraient efficacement l'ensemble du continent en une industrie globale, tout en gardant à l'esprit les normes mondiales.

Pour plusieurs gouvernements d'Afrique, 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

L'aviation soutient 6,7 millions d'emplois de bonne qualité et une activité économique totalisant quelque 67,8 milliards de dollars. C'est comme la poule aux œufs d'or. La connectivité aérienne relie les entreprises du continent aux marchés mondiaux. Et cela crée un potentiel économique. Mais si la poule est étouffée par des taxes élevées, elle ne peut plus pondre ses œufs d'or. De même, si l'aviation est trop taxée, sa capacité d'être un catalyseur économique est menacée.

Dans ce contexte, je veux parler de la prolifération des tarifs et des taxes pour financer le développement des infrastructures. Les infrastructures sont essentielles à l'aviation. Et elles doivent être financées. 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, c'est-à-dire étouffer la poule aux œufs d'or, pour reprendre l'analogie.

Permettez-moi de parler en particulier du Sénégal. Contrairement au gel des tarifs consenti par l'ASECNA, l'Agence des transports du Sénégal a augmenté les frais d'atterrissage internationaux de 13 % à compter de janvier. Les consultations (après l'annonce de la hausse) ont retardé de deux mois la mise en œuvre de la mesure, mais n'ont pas abouti à une meilleure compréhension des raisons motivant cette hausse. De plus, la taxe de développement aéroportuaire est maintenant d'environ 68 \$ par passager, soit la plus élevée d'Afrique. Il n'y a guère de transparence quant à la gestion de ces fonds, qui sont perçus à l'encontre des principes de l'OACI. Et même si l'aéroport doit ouvrir l'an prochain, il n'y a pas eu de réelle participation des compagnies aériennes – les usagers éventuels de l'aéroport – pour s'assurer qu'il répondra à leurs besoins.

Mes paroles ne visent pas à singulariser le Sénégal. 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 imposé des frais allant de 9 dollars par passager à plus de 50 dollars. Je crois aussi que la République centrafricaine envisage de suivre le même modèle.

Mais je considère aussi l'exemple du Sénégal comme une occasion de travailler ensemble, d'apporter des améliorations et d'aider les États de cette région à mieux comprendre que l'aviation n'est pas une vache à lait. C'est un outil puissant. Les politiques publiques devraient être conçues pour tirer parti de la capacité unique de l'aviation d'être un catalyseur de la croissance économique.

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 comme dans celle de l'Afrique centrale et occidentale. Dans un tel environnement politique, on pourrait même imaginer qu'un transporteur régional, opérant par delà les frontières politiques en tant qu'entreprise et sans ingérence gouvernementale, pourrait favoriser l'intégration du continent et son essor économique

Conclusion

Mais je ne suis pas venu ici aujourd'hui pour tenir des propos théoriques. Comme je l'ai mentionné au début, j'ai vu comment l'aviation chinoise, en priorisant la sécurité dans le cadre d'un programme politique clair pour promouvoir la croissance, a contribué à jeter les bases du succès économique phénoménal de la Chine.

Quelques mois après la tenue de notre assemblée générale annuelle à Beijing, il est significatif que les compagnies aériennes du monde entier se réunissent au Cap en 2013. De tous les continents, c'est en Afrique que l'aviation a le plus grand potentiel de contribuer davantage au développement.

L'aviation joue déjà un rôle clé. Chaque année, 67 millions de personnes voyagent à bord de 762 000 vols entre les 371 aéroports commerciaux d'Afrique. Comme je l'ai déjà mentionné,

cela crée directement des emplois pour 6,7 millions d'Africains, et soutient une activité économique de 67,8 milliards \$. Notre objectif est de faire en sorte que l'aviation joue un rôle encore plus puissant en Afrique. À cette fin, nous nous employons à officialiser un cadre de coopération avec l'Union africaine. Si nous pouvons améliorer la sécurité, créer une approche commune conforme aux normes mondiales et financer les infrastructures de façon appropriée, l'aviation pourra avoir un impact encore plus positif sur le développement de l'Afrique.

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 – comme l'indique le thème de cette Journée de l'aviation.