



COMMUNIQUÉ

N° : 14

L'IATA publie ses statistiques de sécurité pour 2013 – Signes encourageants concernant la sécurité en Afrique –

1^{er} avril 2014 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses statistiques sur la sécurité de l'aviation commerciale pour 2013.

- Il y a eu 210 décès dans des accidents d'avion commercial en 2013, en baisse par rapport aux 414 décès survenus en 2012ⁱ.
- Le taux mondial d'accidents d'avion à réaction de fabrication occidentale en 2013 (mesuré en pertes de coque par million de vols d'avion à réaction de fabrication occidentale) était de 0,41, soit un accident pour 2,4 millions de vols. Il s'agit d'un recul par rapport à 2012, alors que le taux mondial d'accidents d'avion à réaction de fabrication occidentale était de 0,21ⁱⁱ – le plus bas de l'histoire de l'aviation. Si on examine la période de cinq ans (de 2009 à 2013), le résultat de 2013 représente une amélioration de 14,6 % par rapport à la moyenne sur cinq ans qui s'élève à 0,48.
- Le taux de pertes de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale chez les membres de l'IATA était de 0,30, ce qui représente une amélioration de 26,8 % par rapport à la moyenne mondiale. Ce résultat est également meilleur que la moyenne sur cinq ans de 0,32.

« La sécurité est notre priorité absolue. L'industrie aérienne est unie dans son engagement à assurer une amélioration continue de la sécurité. Il est important de souligner que cet engagement a rendu l'aviation toujours plus sûre. Toutefois, bien qu'ils soient rares, les accidents surviennent. Nous publions ces renseignements alors que le monde surveille les efforts de recherche du vol MH370. L'industrie aérienne, ses intervenants et les autorités de réglementation sont engagés dans une démarche pour résoudre ce mystère, en comprendre les causes et trouver des moyens d'empêcher que cela se produise à nouveau », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'IATA publiera son 50^e rapport annuel sur la sécurité le 3 avril. Ce rapport contiendra des données et des analyses complètes des résultats de sécurité de 2013. Pour la période de 2009 à 2013, l'industrie affiche des améliorations tant pour le taux d'accidents que pour le nombre de décès, bien que les comparaisons d'une année sur l'autre puissent fluctuer.

La sécurité en 2013 en chiffres :

- Plus de 3 milliards de personnes ont voyagé par avion en toute sécurité à bord de 36,4 millions de vols (29,5 millions par avion à réaction et 6,9 millions par turbopropulseurs).
- Il y a eu 81 accidents (tous types d'aéronef confondus, de fabrication orientale ou occidentale), contre 75 en 2012. Toutefois, le chiffre de 81 est inférieur à la moyenne sur cinq ans qui s'élève à 86 par année.
- Il y a eu 16 accidents mortels (tous types d'aéronef confondus, de fabrication orientale ou occidentale), contre 15 en 2012, la moyenne sur cinq ans étant de 19.
- 20 % des accidents ont entraîné des décès, soit le même taux qu'en 2012. Ce chiffre est inférieur à la moyenne sur cinq ans qui est de 22 %.
- Il y a eu 12 accidents avec perte de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale, contre six en 2012, la moyenne sur cinq ans étant de 13 par année.
- Il y a eu six accidents mortels avec perte de coque impliquant des avions à réaction de fabrication occidentale, contre trois en 2012. Ce résultat correspond à la moyenne sur cinq ans.
- On déplore 210 décès, contre 414 en 2012, la moyenne sur cinq ans s'élevant à 517.

IOSA

Les compagnies aériennes inscrites au registre du Programme de vérification de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) ont subi six accidents avec perte de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale. Le taux global d'accidents (tous types d'aéronef confondus) des transporteurs inscrits à l'IOSA est deux fois inférieur à celui des transporteurs non inscrits à l'IOSA (1,46 contre 3,60). Actuellement, 391ⁱⁱⁱ transporteurs figurent au registre IOSA (www.iata.org/registry). Pour les 240 compagnies aériennes membres de l'IATA, l'IOSA est une condition sine qua non d'adhésion à l'Association. Le fait que 151 compagnies non membres figurent aussi au registre IOSA indique clairement que le Programme IOSA représente la norme mondiale de gestion de la sécurité opérationnelle des compagnies aériennes.

« La performance globale des transporteurs inscrits à l'IOSA démontre que les audits représentent un facteur de sécurité. Pour accentuer l'efficacité du processus IOSA, nous passons à l'IOSA amélioré (E-IOSA) qui intègre des systèmes de surveillance de la conformité durant la période de deux ans qui sépare les audits. Ainsi, l'IOSA passe d'un portrait instantané réalisé tous les deux ans à un processus de gestion en continu », explique M. Tyler.

Résultats régionaux – taux de pertes de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale

- Les régions qui suivent ont eu des résultats meilleurs que la moyenne mondiale de pertes de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale, qui s'élève à 0,41 : Europe (0,15); Amérique du Nord (0,32); et Asie du Nord (0,00).
- Les régions qui suivent ont connu une amélioration de leur sécurité en 2013, par rapport à 2012 : Afrique (de 4,55 à 2,03); Amérique latine et Caraïbes (de 0,45 à 0,44). Pour l'Asie du Nord (0,00) et l'Europe (0,15), les taux sont inchangés.
- Les régions qui suivent ont connu un déclin de leur performance de sécurité en 2013, par rapport à 2012 : Asie-Pacifique (de 0,50 à 0,70); Communauté des États indépendants (CÉI) (de 0,00 à 2,09); Moyen-Orient et Afrique du Nord (de 0,00 à 0,68); Amérique du Nord (de 0,00 à 0,32).

- Les régions qui suivent ont enregistré une amélioration de la sécurité en 2013, par rapport à la moyenne régionale sur cinq ans : Afrique (2,03 contre 6,44); Europe (0,15 contre 0,25); Amérique latine et Caraïbes (0,44 contre 0,86); Moyen-Orient et Afrique du Nord (0,68 contre 1,51); et Asie du Nord (0,00 contre 0,07).
- La région Amérique latine et Caraïbes s'est améliorée pour la troisième année consécutive, mais le taux de la région était légèrement plus élevé que la moyenne mondiale.
- La Communauté des États indépendants affiche la pire performance (2,09), alors qu'elle n'avait eu aucune perte de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale en 2012.

La sécurité en Afrique subsaharienne

L'Afrique a accompli des progrès importants en matière de sécurité. Les compagnies aériennes d'Afrique ont eu seulement une perte de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale l'an dernier. Le taux de pertes de coque d'avion à réaction de fabrication occidentale s'est amélioré de 55,4 % de 2012 à 2013, alors que le taux d'accidents de la région pour tous les types d'aéronefs s'est amélioré de près de 50 % (7,45 accidents par million de vols, contre 14,80 en 2012).

« Nous constatons des progrès en Afrique. Les transporteurs inscrits au registre IOSA ont des résultats presque sept fois meilleurs que les exploitants non inscrits à l'IOSA dans la région. Mais il faut rappeler deux choses. D'abord, le taux de l'ensemble de l'Afrique est plusieurs fois pire que le niveau mondial, et donc il y a beaucoup à faire. Ensuite, nous ne pouvons considérer comme acquises les récentes améliorations. Pour pérenniser ces gains et en faire la base d'une sécurité de classe mondiale, il faudra la détermination permanente et l'engagement de tous les intervenants, y compris les gouvernements », selon M. Tyler.

Les intervenants de l'aviation, dont l'IATA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et d'autres se sont entendus sur le Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique destiné à atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale d'ici 2015 en comblant les lacunes de sécurité et en renforçant la capacité de surveillance réglementaire.

Un enjeu clé pour les gouvernements dans leurs efforts d'améliorer la surveillance de la sécurité sera la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de sécurité (SARPS), conformément au Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP). À la fin de 2013, seulement 11 États africains avaient réalisé une mise en œuvre à 60 % des SARPS. Le respect des engagements de la déclaration d'Abuja pour 2015 nécessitera une accélération importante du rythme de mise en œuvre.

La sécurité dans la CÉI

Les membres de l'IATA basés dans la CÉI n'ont subi aucun accident en 2013, ce qui surpasse toutes les régions. Toutefois, la région dans son ensemble souffre d'une détérioration importante de la sécurité par rapport à 2012. La stratégie d'amélioration de la sécurité proposée par la CÉI est basée sur l'accentuation des capacités de surveillance des États individuels et sur la conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI; la mise en place de systèmes de gestion de la sécurité; le lancement du modèle fondé sur le Projet de formation et de qualification de l'IATA (ITQI); et le développement d'infrastructures, y compris l'aide à la mise en œuvre de la navigation basée sur la performance (PBN). L'IATA invite les autorités de

réglementation des États à profiter des programmes d'audits reconnus à l'échelle internationale, comme IOSA, et à les utiliser pour améliorer leurs systèmes de surveillance de la sécurité.

Analyse des accidents

Sécurité sur les pistes – Les sorties de piste, c'est-à-dire lorsqu'un aéronef quitte la piste au moment de l'atterrissage ou du décollage, représentent le type d'accident le plus fréquent. De tous les accidents survenus durant la dernière période de cinq ans (2009-2013), 23 % étaient des sorties de piste. Les chances de survie dans ce type d'accident sont élevées, puisque ces situations ont causé moins de 8 % des décès survenus au cours des cinq dernières années. L'amélioration de la sécurité sur les pistes est un élément clé de la stratégie de l'industrie en vue de réduire les risques opérationnels. Le partage d'information, l'analyse des risques, la formation et l'analyse taxonomique de la sécurité sur les pistes font partie de l'approche exhaustive de l'industrie dans ce domaine. La deuxième édition de la trousse d'outils pour la réduction des risques de sortie de piste (produite en 2011 en collaboration avec l'OACI) et la nouvelle trousse de mise en œuvre de la sécurité sur les pistes de l'OACI (iKit), mise au point en collaboration avec l'IATA et plusieurs autres organisations liées à l'aviation, sont des exemples qui illustrent comment les intervenants de l'industrie déploient et coordonnent les ressources pour améliorer la situation.

Pertes de contrôle en vol (LOC-I) – Bien que peu nombreux, les accidents liés à des LOC-I sont presque toujours catastrophiques; dans 95 % des cas survenus au cours des cinq dernières années, il y a eu des décès chez les passagers ou les membres de l'équipage. Il y a eu huit accidents attribuables à des LOC-I en 2013, chacun entraînant des décès, et sur la période de 2009 à 2013, 10 % des accidents ont été classés dans la catégorie LOC-I. Ces accidents ont causé 1 546 des 2 585 décès survenus durant cette période. L'IATA s'emploie à rassembler du matériel de prévention des LOC-I dans une ressource en ligne unique, qui comprendra une trousse de prévention des LOC-I.

Impact sans perte de contrôle (CFIT) – Ces accidents représentent aussi une préoccupation. Il y en a eu six en 2013. La plupart des accidents de type CFIT surviennent dans la phase d'approche et d'atterrissage et ils sont souvent associés à des approches de non-précision. De 2009 à 2013, 52 % des accidents de type CFIT étaient attribuables au manque de précision de l'approche. Il y a aussi une très forte corrélation entre les accidents CFIT et l'absence de systèmes d'atterrissage aux instruments ou de procédures d'approche de pointe, comme la navigation basée sur la performance (PBN).

L'IATA a adopté une stratégie visant à réduire les accidents de type CFIT, en menant une campagne pour inciter les États à mettre rapidement en œuvre les procédures PBN pour les pistes dépourvues de système d'approche de précision.

L'analyse des données pour générer des améliorations

L'adoption d'une approche fondée sur les données est essentielle à tous les projets de sécurité de l'aviation, puisque cette approche permet une gestion structurée de la sécurité fondée sur les faits avérés. L'IATA a instauré le programme de Gestion mondiale des données de l'aviation (GADM) qui constitue un dépôt global des données sur la sécurité. Le GADM contient des rapports d'analyse portant sur les accidents, les incidents, les dommages au sol, la maintenance et les audits, ainsi que des données sur plus de 1,8 million de vols effectués au cours des 15 derniers mois. Plus de 390 compagnies aériennes contribuent à au moins une base de données du GADM.

L'analyse de cette information servira à identifier les problèmes de sécurité de l'industrie et à mettre sur pied des projets et des interventions prioritaires pour régler ces problèmes.

« La sécurité requiert un travail d'équipe auquel participent pleinement l'IATA, l'OACI et d'autres intervenants de l'aviation. L'utilisation de ces données nous aide à déceler les problèmes potentiels, bien avant qu'ils deviennent une menace à la sécurité », explique M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : corpcomms@iata.org

Notes aux rédacteurs :

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du transport aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias.
- Une perte de coque est un accident qui occasionne la destruction de l'aéronef ou des dommages substantiels qui font en sorte que l'appareil ne sera pas réparé pour une raison ou une autre, incluant une décision d'ordre financier de la part du propriétaire.
- Le 1^{er} janvier 1914, la St. Petersburg-Tampa Airboat Line est devenue la première liaison aérienne régulière au monde, reliant St. Petersburg et Tampa, en Floride.
- La conférence de l'IATA sur la sécurité de l'exploitation aura lieu à Kuala Lumpur du 31 mars au 2 avril 2014. Le thème de la conférence est « Sécurité et opérations de vol – enjeux actuels et défis de demain ». Vous trouverez plus d'information sur notre [site](#).
- Feuilleton d'information sur la sécurité (pdf)

ⁱ En janvier, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a publié des données préliminaires faisant état de 173 décès dans des accidents d'aviation commerciale. Le chiffre de l'OACI tient compte des vols réguliers seulement. Il y a eu 37 autres décès liés à des vols commerciaux non réguliers (par exemple, des avions nolisés ou des appareils cargo), ce qui porte le total à 210 décès. À la suite du protocole d'entente de 2010 entre l'IATA, l'OACI, le département américain des Transports et la Commission européenne, l'IATA et l'OACI ont travaillé sans arrêt en vue d'harmoniser davantage la classification des accidents et les taux d'accidents. Les deux organisations, par l'entremise de leurs groupes d'experts respectifs, entendent poursuivre leur collaboration pour mieux harmoniser à l'avenir leurs méthodes d'analyse et leurs paramètres. Des renseignements supplémentaires sur ce taux d'accidents harmonisé seront présentés dans le 50^e rapport de sécurité qui sera publié bientôt.

ⁱⁱ Le taux pour 2012 a été ajusté pour mieux refléter le nombre exact de vols.

ⁱⁱⁱ Au 31 mars 2014.