



## ***Nouvelle brève***

### **Rapport préliminaire sur la sécurité au premier trimestre**

**9 juin 2015 (Miami)** – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié un rapport préliminaire sur les données de performance de sécurité de l'aviation commerciale au premier trimestre de 2015 (1<sup>er</sup> janvier au 31 mars). Les résultats provisoires seront révisés selon ce que déterminera le Groupe de travail sur la classification des accidents.

- Au cours du premier trimestre de 2015, le taux provisoire mondial d'accidents d'avion à réaction (mesuré en pertes de coque par million de vols) était de 0,38, ce qui correspond à un accident pour 2,6 millions de vols. Il s'agit d'une amélioration par rapport au taux sur cinq ans (2010-2014), alors que le taux mondial de pertes de coque était de 0,45. Mais ce taux est plus élevé que celui de 2014 (0,23), le taux le plus faible de l'histoire de l'aviation.
- Le taux provisoire de pertes de coque d'avion-turbopropulseur pour le premier trimestre de 2015 s'établit à 1,58, une amélioration par rapport au taux de 2,92 sur cinq ans et au taux de 2,32 pour l'année 2014. Le taux global d'accidents au premier trimestre (avions à réaction et turbopropulseurs) chez les transporteurs inscrits au registre du programme de vérification de la sécurité de l'IATA (IOSA) était de 2,11, ce qui est près de deux fois meilleur que le taux observé chez les transporteurs non inscrits à l'IOSA (4,10).
- Il y a eu 6 accidents avec perte de coque (3 avions à réaction et 3 turbopropulseurs) pour 9,8 millions de vols (7,9 millions pour les avions à réaction et 1,9 million pour les turbopropulseurs).

« L'aviation est sûre. L'industrie est devenue si fiable sur le plan de la sécurité que des variations relativement faibles d'une année à l'autre peuvent fausser les chiffres. La performance de sécurité sur un seul trimestre ne suffit pas à tirer des conclusions. Toutefois, comme les données sont conformes à la tendance d'amélioration sur cinq ans, nous sommes rassurés de constater que la stratégie de l'industrie nous conduit dans la bonne direction », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

L'aviation n'est jamais complaisante dans son approche de la sécurité. Les accidents sont rares et chacun fait l'objet d'une enquête approfondie pour comprendre comment rendre les vols plus sûrs. Les mesures prises à la suite de trois récentes tragédies illustrent ce point :

- **Germanwings 9525** : « la sécurité est la principale préoccupation des professionnels de l'aviation, jour après jour. Pourtant, la récente tragédie de Germanwings a fait ressortir que l'aviation n'est pas à l'abri des problèmes de santé mentale », explique M. Tyler. L'IATA participe au Comité consultatif sur la réglementation de l'aviation (ARC) récemment formé par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis pour étudier les problèmes de santé mentale et émotionnelle des pilotes. « Le modèle du comité ARC est un excellent exemple d'élaboration de normes et de pratiques

recommandées au moyen d'un processus collaboratif de partage d'expertise. C'est le modèle qu'a adopté l'industrie depuis des décennies et il a contribué à faire de l'aviation le moyen de transport longue distance le plus sûr que le monde ait connu jusqu'à présent », selon M. Tyler.

- **MH 370** : à la suite de la disparition du vol MH370, l'IATA a offert son soutien et sa participation au projet multinational de suivi normal des aéronefs dirigé par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- **MH 17** : à la suite de la destruction du vol MH17, les gouvernements et l'industrie ont uni leurs forces pour trouver des moyens de réduire les risques associés au survol des zones de conflit. Ces moyens incluent un meilleur partage de l'information critique sur les risques pesant sur l'aviation civile. De plus, l'IATA réclame une convention internationale pour gérer la conception, la fabrication, la vente et le déploiement des armes antiaériennes.

### **Stratégie et normes mondiales**

Historiquement, l'amélioration de la sécurité aérienne a reposé en grande partie sur un système bien établi d'enquête sur les accidents. Puisque les accidents deviennent de plus en plus rares, il est clair que les gains à venir devront résulter d'une approche systématique fondée sur les données, visant une amélioration continue soutenue par la coopération et le partenariat parmi les intervenants concernés par la sécurité. Une perspective globale orientée vers l'élaboration de normes résultant du partage d'expertise est essentielle à cette stratégie.

L'adhésion à des normes et des pratiques recommandées mondiales est un prérequis pour la sécurité. Pour renforcer l'IOSA, la norme mondiale de mesure de la sécurité de l'exploitation, l'IATA migre cette année vers l'IOSA amélioré, qui introduit une dimension de surveillance en continu tout au long du cycle de deux ans qui sépare les audits. Ainsi, l'IOSA n'est plus simplement un instantané pris tous les deux ans, mais un processus de gestion en continu.

L'IATA a aussi lancé le Programme d'évaluation de sécurité standard de l'IATA (ISSA), conçu pour les exploitants qui ne sont pas admissibles au programme IOSA, soit parce qu'ils exploitent des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur au seuil de 5 700 kg requis pour participer à l'IOSA, ou parce que leur modèle d'affaires ne leur permet pas de se conformer aux normes IOSA.

Des programmes d'audit comme IOSA amélioré ou ISSA constituent un élément important du programme de sécurité en six points de l'IATA, une approche en profondeur fondée sur les données et destinée à repérer et à régler les problèmes organisationnels, opérationnels et en émergence :

- Réduction du risque opérationnel
- Amélioration de la qualité et de la conformité au moyen des programmes d'audit
- Plaidoyer en faveur de meilleures infrastructures pour l'aviation, comme la mise en place des approches de navigation basées sur la performance
- Soutien à la mise en œuvre uniforme des systèmes de gestion de la sécurité

- Soutien au recrutement et à la formation pour améliorer la qualité et la conformité, par la mise en œuvre de programmes tels que le Projet de qualité et de formation de l'IATA et le programme de licence de pilote en équipage multiple de l'OACI.
- Identification des problèmes de sécurité émergents, comme les piles au lithium, et intervention.

Le programme de Gestion mondiale des données de l'aviation est fondamental à cette approche de la sécurité. Il s'agit d'un dépôt global de données sur la sécurité. Le GADM contient des rapports d'analyse couvrant les accidents, les incidents, les dommages au sol, la maintenance et les audits, plus des données de près de deux millions de vols et plus d'un million de rapports de sécurité aérienne. Plus de 470 organisations, dont 90 % des compagnies aériennes membres de l'IATA, contribuent à au moins une base de données GADM.

« Tout en étant toujours prêts à réagir à des événements inattendus, nous devons obtenir les prochains gains en matière de sécurité en procédant à l'analyse de tous les vols, et non uniquement du pourcentage infinitésimal de vols éprouvant des difficultés. Le GADM nous aide à affecter nos ressources là où elles peuvent avoir le plus d'impact sur la sécurité », conclut M. Tyler.

– IATA –

**Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :**

Communications corporatives  
 Centre des médias de l'AGA : +1-305-695-4511  
 Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto:corpcomms@iata.org)

#### **Notes aux rédacteurs**

- L'IATA (Association du transport aérien international) représente quelque 260 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata2press> – spécialement conçue pour les médias. On peut suivre les nouvelles de l'AGA à #IATAAGM.
- Vous trouverez plus de matériel sur l'AGA à l'intention des médias, y compris du matériel vidéo, sur la page [www.iata.org/agm-news](http://www.iata.org/agm-news).
- L'IATA définit un accident comme un événement qui réunit TOUS les critères suivants :
  - Des personnes sont montées à bord d'un aéronef avec l'intention de voler (membres d'équipage ou passagers).
  - L'intention de voler est limitée aux activités normales de l'aviation commerciale, en particulier les services passagers ou fret réguliers ou nolisés. Les vols des avions d'affaires, de formation, de maintenance et de test sont exclus.
  - L'aéronef est propulsé par turbine et a un poids maximal au décollage certifié d'au moins 5 700 kg (12 540 lb).
  - L'aéronef a subi des dommages structurels importants qui dépassent 1 million \$ ou 10 % de la valeur de réserve de la coque, selon la valeur la plus faible, ou a été déclaré perte de coque.
- 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.

- Toutes les données sont provisoires et représentent les données disponibles au moment de la publication, plus des évaluations pour les données manquantes. Les chiffres antérieurs peuvent être révisés.