



COMMUNIQUÉ

N° : 5

Baisse du taux d'accidents d'avions en 2009 – La formation et les données au centre des préoccupations –

18 février 2010 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a dévoilé les performances de sécurité de l'aviation pour 2009, qui indiquent que le taux d'accidents pour les avions à réaction de fabrication occidentale a été le deuxième plus faible de l'histoire de l'aviation.

Le taux mondial d'accidents en 2009 (mesuré en pertes de coques par millions de vols d'avions à réaction de fabrication occidentale) était de 0,71. Cela équivaut à un accident pour 1,4 million de vols. Il s'agit d'une amélioration significative par rapport au taux de 0,81 enregistré en 2008 (un accident pour 1,2 million de vols). Le taux enregistré en 2009 est le second plus faible de l'histoire de l'aviation, légèrement supérieur au taux de 0,65 enregistré en 2006. Si on compare avec la situation qui prévalait il y a dix ans, on constate que le taux d'accident a diminué de 36 % par rapport à ce qu'il était en 2000.

En chiffres absolus, les résultats pour 2009 sont les suivants :

- 2,3 milliards de personnes ont voyagé en toute sécurité sur 35 millions de vols (27 millions effectués par des avions à réaction, 8 millions par des avions à turbopropulseurs).
- 19 accidents impliquant des avions à réaction de fabrication occidentale ont eu lieu, par rapport à 22 en 2008.
- On rapporte 90 accidents (tous types d'aéronefs confondus, de fabrication occidentale ou orientale), par rapport à 109 en 2008.
- 18 accidents ont causé des décès (tous types d'aéronefs), comparé à 23 en 2008.
- On déplore 685 décès, par rapport à 502 en 2008.

« La sécurité est la priorité absolue de l'industrie. Même durant une décennie qui a vu l'industrie subir des pertes annuelles moyennes de 5 milliards \$US, nous avons fait en sorte d'améliorer notre dossier de sécurité. L'an dernier, 2,3 milliards de personnes ont voyagé en avion en toute sécurité. Mais chaque décès qui survient est un drame humain qui ramène à notre esprit notre objectif ultime de zéro accident, zéro décès », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Les transporteurs aériens membres de l'IATA ont surclassé l'ensemble de l'industrie avec un taux d'accidents de 0,62 pour les avions à réaction de fabrication occidentale. Cela équivaut à un accident pour 1,6 million de vols. « En 2009, l'IATA a franchi une étape importante au plan de la sécurité de l'aviation. Depuis le 1^{er} avril, tous les membres de l'IATA figurent au registre du Programme d'audit de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA). Cela illustre notre engagement vis-à-vis des normes de sécurité opérationnelle les plus exigeantes au monde. L'IOSA est une norme mondiale. À ce jour, 332 transporteurs figurent au registre, dont les 231 membres de l'IATA », a précisé M. Bisignani.

On observe des différences importantes entre les régions quant au taux d'accidents.

- Il n'y a eu aucune perte de coque en 2009 pour les avions à réaction de fabrication occidentale dans les régions **Asie du Nord, Amérique latine et Caraïbes ainsi que la Communauté des États indépendants (CEI)**.

- **L'Amérique du Nord** (0,41) et **l'Europe** (0,45) ont connu des résultats meilleurs que la moyenne mondiale de 0,71.
- Le taux d'accidents en **Asie-Pacifique** a empiré, atteignant 0,86 en 2009 (comparé à 0,58 en 2008); trois accidents ont impliqué des transporteurs de la région.
- Dans la région **Moyen-Orient et Afrique du Nord**, le taux d'accidents a augmenté, atteignant 3,32 (comparé à 1,89 en 2008); quatre accidents ont affecté des transporteurs de la région.
- **L'Afrique** a enregistré un taux d'accidents de 9,94, considérablement supérieur à celui de 2008, soit 2,12. Encore une fois, l'Afrique a connu le pire taux au monde. Il y a eu cinq accidents avec perte de coque impliquant des avions à réaction de fabrication occidentale chez les transporteurs d'Afrique en 2009. Les transporteurs africains représentent 2 % du trafic mondial, mais 26 % des accidents avec perte de coque impliquant des avions à réaction de fabrication occidentale.

L'analyse des causes des accidents survenus en 2009 fait ressortir trois facteurs principaux :

- **Les sorties de piste continuent de représenter un problème puisqu'elles représentent 26 % de tous les accidents survenus en 2009.** Toutefois, le nombre total de sorties de piste a diminué de 18 % (23, par rapport à 28 en 2008). L'IATA a publié en 2009 une trousse intitulée *Runway Excursion Risk Reduction Toolkit*, destinée à réduire les risques de sortie de piste, dont une mise à jour sera produite plus tard cette année. Cette trousse fait partie d'un vaste ensemble d'outils basés sur les données de sécurité du Centre mondial de renseignement sur la sécurité de l'IATA (GSIC), un site web personnalisable qui permettra aux utilisateurs d'extraire les renseignements pertinents au moyen d'une application unique, en vue de réaliser des tests d'évaluation des performances, des analyses de tendances et des opérations de gestion du risque.
- **Les dommages au sol représentent 10 % de l'ensemble des accidents en 2009.** Pour améliorer la sécurité et réduire les coûts annuels de 4 milliards \$US liés à ce problème, l'IATA a créé ISAGO, un programme d'audit de sécurité des opérations au sol. Conçu sur le modèle de l'IOSA, ISAGO constitue la première norme mondiale de l'industrie destinée à la surveillance et à la vérification des compagnies de services d'escale. Les premiers audits ont été réalisés en 2008. À ce jour, 149 audits ont été complétés.
- **Bien que les accidents aient été principalement associés aux sorties de piste et aux dommages au sol, les erreurs de pilotage ont constitué des facteurs contributifs dans 30 % des accidents.** L'Initiative de formation et de qualification de l'IATA (ITQI) promeut l'adoption d'une approche harmonisée fondée sur les compétences et orientée vers l'acquisition d'habiletés réelles tout en se préoccupant du problème de la cueillette et de la divulgation des rapports d'accidents/incidents et des données de vol. L'IATA entend également travailler avec l'OACI pour mettre au point un système de gestion du risque lié à la fatigue dans le cadre d'un système de gestion de la sécurité. Il s'agira d'un nouveau procédé destiné à gérer de façon systématique la fatigue des équipages, en tenant compte des changements au plan des possibilités des aéronefs et des méthodes d'exploitation des compagnies aériennes.

Ces initiatives s'inscrivent dans le cadre du programme complet de sécurité en six points de l'IATA, qui porte sur la sécurité des infrastructures, l'analyse et la gestion des données de sécurité, les procédures d'exploitation, les systèmes de gestion de la sécurité, la maintenance et la vérification.

« La sécurité représente un défi de tous les jours. Nous avons fait de l'aviation le moyen de transport le plus sûr, et nous ne pourrions améliorer davantage la sécurité qu'en analysant en profondeur les données de sécurité. Nous devons déceler les tendances sous-jacentes en matière de sécurité, non seulement à partir des quelques accidents qui surviennent chaque année, mais en réunissant pour fins d'analyse les millions de données se rapportant aux vols réussis. Le Centre mondial de renseignement sur la sécurité de l'IATA a été mis sur pied en décembre 2009 précisément à cette fin. Dans la poursuite de nos objectifs, nous allons collaborer avec d'autres organisations et gouvernements concernés par la sécurité aérienne pour élargir notre base de données et améliorer davantage la situation », a conclu M. Bisignani.

Contact :

Anthony Concil

Directeur des communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : 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.
- 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. L'IATA compile et rapporte les pertes de coques concernant les avions à réaction de fabrication occidentale (ce qui exclut donc les avions à turbopropulseurs et les avions à réaction de fabrication orientale).
- L'IOSA a été mis sur pied en 2003 et constitue maintenant une condition essentielle d'adhésion à l'IATA; tout transporteur aérien désirant se joindre à l'IATA doit d'abord compléter le processus IOSA. L'IATA assume les frais de l'IOSA pour ses membres.
- L'IATA va alimenter la base de données du GSIC au moyen de ses principales initiatives de sécurité : l'initiative Rapports de sécurité IATA; le système STEADES (Système d'évaluation, d'analyse et d'échange de données sur les tendances de sécurité; les constatations émanant du système ISAGO d'audit de la sécurité des opérations au sol et du système FDX (Échange des données de vol de l'IATA). De plus, la base de données sur les dommages au sol s'ajoutera au GSIC lors de la mise en œuvre à la fin de 2010.
- Au début des opérations du GSIC, l'accès à ces renseignements sera réservé aux membres de l'IATA qui participent à chacun des programmes.
- En 2009, l'ISAGO a réalisé 109 audits. Les fournisseurs de services d'escale constatent déjà les avantages de structurer leurs méthodes d'exploitation en fonction de la qualité et de la sécurité.
- Les objectifs de l'ITQI (Initiative de formation et de qualification de l'IATA) sont les suivants :
 - Augmenter le bassin de ressources en identifiant des moyens d'améliorer l'attractivité de l'industrie.
 - Améliorer l'efficacité du processus de qualification par l'élaboration et la mise en œuvre de formations basées sur les compétences.
 - Accentuer la perméabilité du marché mondial en assurant une mise en œuvre harmonisée.