



COMMUNIQUÉ

N° : 06

L'IATA publie son dossier de sécurité pour 2015 Aucune perte de coque d'avion à réaction mortelle

15 février 2016 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur le rendement en matière de sécurité de l'aviation commerciale en 2015.

- Le taux mondial d'accidents d'avion à réaction en 2015 (mesuré en nombre de pertes de coque par million de vols) était de 0,32, ce qui correspond à un accident majeur pour 3,1 millions de vols. Ce résultat n'est pas aussi bon que le taux de 0,27 obtenu en 2014, mais il représente une amélioration de 30 % par rapport au taux sur cinq ans (2010-2014) de 0,46 accident avec perte de coque par million de vols d'avion à réaction.
- En 2015, quatre accidents ont entraîné des décès parmi les passagers, tous ces accidents impliquant des aéronefs à turbopropulseur, et le nombre de décès a été de 136. Ces chiffres sont à comparer à la moyenne de 17,6 accidents mortels et de 504 décès par année au cours des cinq années précédentes (2010-2014).
- Le taux de pertes de coque d'avion à réaction en 2015 chez les membres de l'IATA était de 0,22 (un accident pour 4,5 millions de vols). Ce résultat surclasse de 31 % la moyenne mondiale et correspond à la moyenne sur cinq ans (2010-2014) de 0,21 par million de vols, tout en étant plus élevé que le taux de 0,12 perte de coque obtenu en 2014.
- Les tragédies des vols 9525 de Germanwings (suicide du pilote) et 9268 de Metrojet (acte de terrorisme soupçonné), qui ont entraîné le décès de 374 passagers et membres d'équipage, sont survenues en 2015, mais ne sont pas incluses dans les statistiques d'accidents puisque ces événements sont classés comme des actes délibérés d'intervention illicite.

« 2015 a été une autre année de contrastes sur le plan de la sécurité de l'aviation. Pour ce qui est des accidents mortels, ce fut une année extraordinairement sûre. Et les données sur la tendance à long terme indiquent que l'aviation est de plus en plus sûre. Et pourtant, nous avons été choqués et horrifiés par des actes délibérés, soit la destruction des vols 9525 de Germanwings et 9268 de Metrojet. Bien qu'il n'y ait pas de solution aisée aux problèmes de santé mentale et de sécurité qui sont apparus lors de ces deux tragédies, l'aviation poursuit ses efforts en vue de réduire le risque que de tels événements surviennent à nouveau », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La sécurité de l'aviation en 2015:

Taux mondial de pertes de coque d'avion à réaction

Un accident pour **3.1 millions de vols**

Taux mondial de pertes de coque d'avion à réaction chez les membres de l'IATA

Un accident pour **4.5 millions de vols**

Il n'y a eu **aucune** perte de coque d'avion à réaction entraînant le décès de passagers

136 décès accidentels pour **3.5 milliards** de passagers transportés

Note : la perte du vol 9268 de Metrojet (terrorisme soupçonné) et celle du vol 9525 de Germanwings (suicide du pilote) sont des actes délibérés qui ne sont pas inclus dans les statistiques d'accidents. Le nombre total de décès de passagers en 2015, si on incluait ces événements, serait de 510 pour 3,5 milliards de passagers transportés.



La sécurité en 2015 en chiffres :

- Plus de 3,5 milliards de personnes ont voyagé en toute sécurité à bord de 37,6 millions de vols (31,4 millions en avion à réaction, 6,2 millions en avion à turbopropulseur).
- Il y a eu 136 décès, comparativement à 641 décès en 2014, la moyenne sur cinq ans étant de 504 décès par année. Si on inclut les vols 9525 de Germanwings et 9268 de Metrojet, le nombre de décès en 2015 s'élève à 510.
- Il y a eu 68 accidents (tous types d'aéronefs confondus), en baisse par rapport au chiffre de 77 enregistré en 2014 et à la moyenne annuelle sur cinq ans de 90.
- Il y a eu quatre accidents mortels (tous types d'aéronefs), comparativement à 12 en 2014, la moyenne sur cinq ans étant de 17,6.
- 6 % de tous les accidents ont été mortels, soit moins que la moyenne sur cinq ans de 19,6 %.
- Il y a eu 10 accidents avec perte de coque impliquant des avions à réaction, contre 8 en 2014, la moyenne sur cinq ans étant de 13 par année
- Il n'y a eu aucun accident avec perte de coque causant des décès, en baisse de 3 par rapport à 2014, la moyenne sur cinq ans étant de 6,4 par année.
- Bien qu'il n'y ait eu aucun décès associé aux vols par avion à réaction, il y a eu deux accidents impliquant des avions à réaction qui ont entraîné des pertes de vie :
 1. Huit personnes sont décédées au sol lors de la sortie de piste d'un avion-cargo en République démocratique du Congo.
 2. Un avion à réaction avec des passagers à bord et un jet plus petit effectuant un vol d'ambulance aérienne sont entrés en collision au-dessus du Sénégal. Les dommages à l'avion de passagers ont été modérés et il n'y a eu aucun blessé à bord. L'épave de l'ambulance aérienne n'a pas été repérée et on présume que l'avion est perdu avec les 7 personnes qui se trouvaient à bord.
- Il y a eu huit accidents avec perte de coque impliquant des aéronefs à turbopropulseur, dont quatre ont été mortels.

Taux de pertes de coque d'avion à réaction par région

- Toutes les régions sauf une (l'Amérique du Nord) ont enregistré une amélioration de leur rendement de sécurité en 2015, par rapport au taux sur cinq ans (2010-2014) dans leurs régions respectives. Les taux sont les suivants :

1. Afrique (3,49, contre un taux de 3,69 sur cinq ans)
2. Asie-Pacifique (0,21 contre 0,56)
3. CEI (1,88 contre 3,14)
4. Europe (0,15 contre 0,18);
5. Amérique latine et Caraïbes (0,39 contre 0,92)
6. Moyen-Orient et Afrique du Nord (0,00 contre 1,00)
7. Amérique du Nord (0,32 contre 0,13)
8. Asie du Nord (0,00 contre 0,06).

Taux de pertes de coque d'avion à turbopropulseur par région

Le taux mondial de pertes de coque d'avion à turbopropulseur s'est amélioré, s'établissant à 1,29 perte de coque par million de vols en 2015, contre 3,95 par année pour la période de cinq ans de 2010 à 2014.

Les régions qui suivent ont vu leur rendement de sécurité des avions à turbopropulseur s'améliorer en 2015, comparativement à leurs taux respectifs sur cinq ans :

- Afrique (4,53, contre un taux sur cinq ans de 18,20);
- Asie-Pacifique (2,07, contre 2,36);
- CEI (0,00 contre 17,83);
- Europe (0,00 contre 1,63);
- Amérique latine et Caraïbes (0,00 contre 5,38);
- Moyen-Orient et Afrique du Nord (0,00 contre 13,88);
- Amérique du Nord (0,51 contre 1,38).

L'Asie du Nord a enregistré les pires résultats (25,19 contre 5,90), ce qui est attribuable à deux pertes de coque survenues dans la région, dont une entraînant des décès. Étant donné le peu de vols effectués par des aéronefs à turbopropulseur en Asie du Nord, soit environ 80 000 vols en 2015 sur un total de 6,2 millions dans le monde, l'impact statistique d'un petit nombre d'accidents est amplifié.

IOSA

Les compagnies aériennes inscrites au registre du Programme de vérification de la sécurité de l'exploitation de l'IATA ([IOSA](#)) ont subi quatre accidents avec perte de coque d'avion à réaction (dont aucun mortel) et un accident mortel avec perte de coque d'avion à turbopropulseur. L'an dernier, le taux global d'accidents (tous types d'aéronefs confondus) chez les transporteurs inscrits à l'IOSA était près de trois fois meilleur que chez les transporteurs non inscrits à l'IOSA (1,14 contre 3,23); et sur la période de cinq ans de 2010 à 2014, le taux est plus de trois fois meilleurs (1,48 contre 4,99). En date du 12 février, 408 compagnies aériennes étaient inscrites au registre de l'IOSA. Pour les 262 compagnies membres de l'IATA, l'enregistrement à l'IOSA est obligatoire. Le fait que 146 transporteurs non membres de l'IATA soient inscrits au registre démontre que l'IOSA est une référence mondiale en matière de gestion de la sécurité opérationnelle des transporteurs aériens.

« À sa 13^e année, l'IOSA est toujours reconnu comme la norme par excellence en matière de vérification opérationnelle des transporteurs aériens. En 2016, nous allons poursuivre le perfectionnement de l'IOSA pour faire en sorte de maintenir le plus haut degré d'assurance qualité du processus d'audit », a déclaré M. Tyler.

Amélioration de la sécurité en Afrique subsaharienne

Les compagnies aériennes subsahariennes ont subi quatre pertes de coque d'avions commerciaux en 2015, dont deux impliquant des avions à réaction et deux, des aéronefs à turboréacteur. Un accident impliquant un turbopropulseur a causé le décès de passagers.

« La sécurité en Afrique progresse. En 2015, nous avons constaté des améliorations comparativement au taux d'accident sur cinq ans, tant pour les avions à réaction que pour les turbopropulseurs. Néanmoins, amener l'Afrique au niveau mondial de performance demeure un défi. L'IOSA est un outil valable pouvant contribuer à cet effort. Les 32 compagnies aériennes subsahariennes inscrites au registre de l'IOSA ont un rendement 3,5 fois meilleur que les transporteurs non inscrits à l'IOSA, en termes d'accidents (3,62 par million de vols, contre 12,99). Les États devraient faire de l'IOSA un élément de leur processus de certification.

Les gouvernements de la région doivent aussi accélérer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARPS) en matière de sécurité, conformément au Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP). À la fin de janvier 2016, seulement 21 États africains avaient atteint au moins 60 % de mise en œuvre des SARPS.», note M. Tyler.

Stratégie de sécurité en six points

La [Stratégie de sécurité en six points](#) de l'IATA est une approche exhaustive basée sur les données et visant à identifier les problèmes de sécurité organisationnels, opérationnels et émergents :

- Réduire les risques opérationnels tels que la perte de contrôle en vol, les incidents en piste et les impacts sans perte de contrôle
- Améliorer la qualité et la conformité au moyen de programmes d'audit
- Plaider en faveur d'infrastructures d'aviation améliorées, comme la mise en œuvre des approches de navigation fondées sur la performance
- Soutenir la mise en œuvre uniforme des systèmes de gestion de la sécurité
- Soutenir l'efficacité du recrutement et de la formation pour améliorer la qualité et la conformité au moyen de programmes comme l'Initiative de formation et de qualification de l'IATA
- Repérer et aborder les problèmes de sécurité émergents, comme les piles au lithium et l'intégration à l'espace aérien des systèmes d'aéronef télépiloté (SATP).

– 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 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.
- L'IATA définit un accident comme étant un événement qui remplit TOUS les critères suivants :
 - Une ou des personnes (membres d'équipage ou passagers) sont montées à bord d'un aéronef avec l'intention de voler.
 - L'intention de voler se limite aux activités aériennes commerciales normales, soit des vols de passagers ou de transport de fret réguliers ou affrétés. Les vols de jets d'affaires, de formation, d'essai ou de maintenance sont exclus.
 - L'aéronef est propulsé par un moteur à turbine et a une masse maximum au décollage (MTOW) d'au moins 5 700 kg (12 540 lb).
 - L'aéronef a subi des dommages structurels importants excédant 1 million \$ US ou 10 % de la valeur résiduelle de l'appareil, selon le chiffre le moins élevé, 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.
 - Les taux indiqués dans ce feuillet de renseignement sur la sécurité sont basés sur les décomptes de vols les plus précis disponibles à l'IATA au moment de la production, et les taux antérieurs peuvent être modifiés légèrement à mesure que les décomptes réels remplacent les estimations.
 - Cliquez [ici](#) pour voir le feuillet d'information sur la sécurité (en anglais).¹

Les données sur les accidents sont recueillies auprès de nombreuses sources et elles sont validées et classées par le Groupe de travail sur la classification des accidents (ACTF). Ce groupe de travail réunit des experts de l'industrie en matière de sécurité et il est dirigé par l'IATA.