



NEWS

No:

L'IATA publie ses résultats en matière de sécurité en 2014 – Moins de pertes de coques, mais augmentation du nombre de décès –

9 mars 2015 (Hong-Kong) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié les résultats de l'aviation commerciale en matière de sécurité en 2014.

- Le taux mondial d'accidents d'avion à réaction (mesuré en pertes de coque par million de vols) a été de 0,23, soit le taux le plus faible de l'histoire. Ce taux représente un accident pour chaque tranche de 4,4 millions de vols. Ce résultat est meilleur que celui de 2013, alors que le taux de pertes de coque était de 0,41 (une moyenne d'un accident pour 2,4 millions de vols). C'est aussi une amélioration par rapport au taux sur cinq ans (2009-2013) de 0,58 accident avec perte de coque par million de vols d'avion à réaction.
- On déplore 12 accidents avec décès pour l'ensemble des types d'aéronefs. Ces accidents ont fait 641 victimes. La moyenne sur la période de cinq ans (2009-2013) est de 19 accidents avec décès et 517 victimes.
- En 2014, le taux de pertes de coque d'avion à réaction chez les membres de l'IATA était de 0,12 (un accident pour 8,3 millions de vols), ce qui est 48 % meilleur que la moyenne mondiale. C'est aussi une amélioration importante par rapport au taux sur cinq ans qui s'établit à 0,33.

« Tout accident est un drame de trop et la sécurité demeure la priorité absolue de l'aviation. Même si la question de la sécurité a fait les manchettes en 2014, les données indiquent que l'aviation continue d'améliorer ses résultats en matière de sécurité », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Vois MH 370 et MH 17

L'année 2014 restera dans nos mémoires pour deux événements à la fois extraordinaires et tragiques : la perte des vols MH370 et MH17. Bien que les raisons de la disparition du vol MH370 nous soient inconnues, l'événement a été classé comme accident avec décès, l'un des 12 survenus en 2014. L'industrie de l'aviation a accueilli favorablement la proposition de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) d'adopter une norme fondée sur le rendement en vue d'établir un système mondial de suivi des aéronefs commerciaux. Cette norme s'appuiera sur une évaluation opérationnelle multinationale visant à mesurer les répercussions et à orienter la mise en œuvre.

La destruction du vol MH17 au moyen d'armes antiaériennes, toutefois, n'est pas considérée comme un accident selon les critères de classification reconnus à l'échelle mondiale. Les quatre aéronefs impliqués dans les événements du 11 septembre ont été classés selon ces mêmes critères.

« Abattre le vol MH17 en supprimant 298 vies était un acte d'agression inacceptable, de quelque point de vue qu'on se place. Les gouvernements et l'industrie se sont entendus sur des moyens de réduire le risque associé au survol des zones de conflit. Parmi ces moyens, il y aura un partage d'information critique sur les risques qui concernent l'aviation civile. Et nous faisons appel aux gouvernements pour trouver un mécanisme international capable de réglementer la conception, la fabrication et le déploiement des armes antiaériennes », a déclaré M. Tyler.

« Pour le public voyageur, une tragédie aérienne demeure une tragédie aérienne, peu importe la classification qu'on lui attribue. En 2014, nous avons constaté une réduction du nombre d'accidents avec décès, et cela aurait été vrai même si nous avions inclus le vol MH17.

L'hommage que nous devons à ceux qui ont perdu la vie dans une tragédie aérienne est de maintenir notre engagement en vue de rendre l'aviation encore plus sûre. Et c'est exactement ce que nous faisons », ajoute M. Tyler.

2014, une année de contrastes :

Sécurité assurée, mais avec des événements tragiques*



* Les chiffres n'incluent pas le vol MH17, selon les normes internationales de déclaration sur la sécurité

Les chiffres sur la sécurité en 2014 :

- Plus de 3,3 milliards de personnes ont voyagé en toute sécurité sur 38 millions de vols (30,6 millions par avion à réaction, 7,4 millions par turbopropulseur).
- Il y a eu 73 accidents (tous types d'aéronefs confondus), soit 81 de moins qu'en 2013, la moyenne sur cinq ans étant de 86 par année.
- On déplore 12 accidents avec décès (tous types d'aéronefs), contre 16 en 2013, avec une moyenne sur cinq ans de 19.
- 16 % des accidents ont été mortels, soit moins que la moyenne sur cinq ans (22 %).
- Il y a eu 7 accidents d'avion à réaction avec perte de coque, contre 12 en 2013, et 16 par année en moyenne sur cinq ans.
- Trois accidents mortels avec perte de coque impliquaient des avions à réaction, en baisse par rapport aux six de 2013, la moyenne sur cinq ans étant de huit.
- Il y a eu 17 accidents avec perte de coque impliquant des turbopropulseurs, dont neuf ont causé des décès.
- Le nombre de décès s'élève à 641, contre 210 en 2013, pour une moyenne sur cinq ans de 517.

Pertes de coque d'avion à réaction par région

- Toutes les régions sauf une montrent une amélioration en 2014, par rapport à 2013. L'exception est l'Europe, qui a conservé un taux de 0,15 perte de coque par million de secteurs.
- Toutes les régions ont eu des résultats améliorés en 2014, si on compare à leur taux sur cinq ans, de 2009 à 2013 :
 1. Afrique (de 6,83 à 0,00)ⁱ
 2. Asie-Pacifique (de 0,63 à 0,44)
 3. CEI (de 2,74 à 0,83)
 4. Europe (de 0,24 à 0,15)
 5. Amérique latine et Caraïbes (de 0,87 à 0,41)
 6. Moyen-Orient et Afrique du Nord (de 1,82 à 0,63)
 7. Amérique du Nord (de 0,20 à 0,11)
 8. Asie du Nord (de 0,06 à 0,00).
- La CEI a eu la pire performance (0,83) parmi toutes les régions, mais les résultats se sont considérablement améliorés sur trois années consécutives : 6,34 (2011), 1,91 (2012), 1,79 (2013).

Taux de pertes de coque de turbopropulseur par région

- Le taux mondial de pertes de coque de turbopropulseur s'est amélioré, s'établissant à 2,30 pertes par million de vols en 2014, par rapport à 2,78 en moyenne sur la période de cinq ans de 2009 à 2013.
- Les régions qui suivent ont connu en 2014 une amélioration de leurs résultats pour les turbopropulseurs, si on compare au taux sur cinq ans : Asie-Pacifique (de 2,16 à 0,00); CEI (de 12,12 à 11,95); Europe (de 1,46 à 0,71); Amérique latine et Caraïbes (de 4,53 à 1,21); Moyen-Orient et Afrique du Nord (de 7,91 à 7,17).
- C'est l'Afrique qui affiche la moins bonne performance (14,13 pertes de coque par million de vols) en 2014 pour les turbopropulseurs. Le résultat excède le taux de 9,62 sur cinq ans. En Asie du Nord, il y a relativement peu de turbopropulseurs en service, de sorte que l'unique accident avec perte de coque survenu en 2014 a fait bondir le taux de pertes de coque à 11,28, par rapport au taux sur cinq ans de 2,41. Les résultats se sont aussi détériorés en Amérique du Nord par rapport aux cinq années précédentes (1,19 contre une moyenne sur cinq ans de 1,02).

IOSA

Le registre du Programme de vérification de la sécurité de l'exploitation de l'IATA ([IOSA](#)) a enregistré trois accidents d'avion à réaction avec perte de coque et une perte de coque de turbopropulseur. Le taux total d'accidents (tous types d'appareils confondus) pour les transporteurs inscrits au registre IOSA était plus de trois fois meilleur que celui des transporteurs non inscrits (1,09 contre 3,32). En date du 4 mars 2015, 396 compagnies aériennes figurent au registre IOSA. Pour les quelque 251 compagnies membres de l'IATA, la certification IOSA est une condition *sine qua non* d'adhésion à l'Association. Le fait que 145 transporteurs non membres de l'IATA soient inscrits au registre prouve que la norme IOSA est une référence mondiale en matière de gestion de la sécurité opérationnelle des compagnies aériennes.

« Les résultats globaux des compagnies IOSA montrent que les audits sont un facteur positif pour la sécurité. À partir de cette année, nous avons amélioré l'IOSA, qui incorpore maintenant des systèmes de surveillance de la conformité durant le cycle de deux ans qui sépare les

audits. Ainsi, plutôt que de faire le portrait d'un transporteur tous les deux ans, l'IOSA est maintenant un processus de gestion en continu », explique M. Tyler.

ISSA

Certains exploitants ne sont pas admissibles à l'IOSA parce qu'ils exploitent des aéronefs dont la masse maximum au décollage (MTOW) est de moins de 5 700 kg (12 566 lb), ou parce que leur modèle d'affaires ne leur permet pas de se conformer aux exigences de l'IOSA. L'IATA a élaboré à l'intention de ce segment de l'industrie le programme ISSA – Évaluation de sécurité standard de l'IATA. ISSA n'est pas lié au statut de membre de l'IATA. Les exploitants dont les appareils ont une MTOW de plus de 5 700 kg seront admissibles à une ISSA initiale, après quoi l'exploitant devra s'engager dans le processus initial d'enregistrement IOSA pour demeurer inscrit à un registre d'audit de l'IATA.

« Il y a un besoin évident de s'assurer que les exploitants de tous les types d'appareils ont des infrastructures de sécurité solides, ce qui est validé par un audit de sécurité de l'exploitation. ISSA va permettre à l'industrie d'offrir une norme mondiale de sécurité de l'exploitation aux exploitants qui ne sont pas admissibles à l'IOSA et j'ai confiance que la norme ISSA apportera des bénéfices sur le plan de la sécurité, tout comme l'IOSA l'a fait », explique M. Tyler.

Amélioration de la sécurité en Afrique subsaharienne

Les compagnies aériennes subsahariennes n'ont subi aucun accident d'avion à réaction avec perte de coque en 2014. « La sécurité demeure un défi pour l'Afrique. Le fait que la région n'ait pas subi d'accident avec perte de coque l'an dernier est un réel progrès qui va dans le sens de la Déclaration d'Abuja. Toutefois, les résultats décevants des turbopropulseurs démontrent qu'il y a encore des problèmes importants. Les gouvernements de la région doivent accélérer la mise en œuvre des normes de sécurité et des pratiques recommandées (SARPS) de l'OACI, conformément au Programme universel d'audit de surveillance de la sécurité (USOAP). À la fin de 2014, seulement 14 États africains avaient atteint un taux de 60 % de mise en œuvre des SARPS. Il serait certainement utile d'incorporer l'IOSA au processus de certification », selon M. Tyler. Les 27 compagnies aériennes subsahariennes qui figurent au registre IOSA ont des résultats plus de dix fois meilleurs que les exploitants non IOSA, en termes d'accidents (1,95 par million de vols, contre 19,62) .

Sécurité dans la CEI

Les compagnies aériennes de la CEI qui figurent au registre IOSA n'ont eu aucun accident en 2014, pour une deuxième année consécutive. Pour l'ensemble des transporteurs aériens de la CEI, le taux de pertes de coque d'avion à réaction a été de 0,83 en 2014, une amélioration sensible par comparaison avec le taux sur cinq ans (2,74). Toutefois, ces résultats sont bien inférieurs à ceux de l'ensemble du monde. « Nous constatons une amélioration soutenue dans la CEI, mais il reste du travail à faire, en poursuivant la Stratégie de sécurité en six points de l'IATA », selon M. Tyler.

Efforts accrus visant l'exploitation des turbopropulseurs

Le taux d'accidents des exploitants d'aéronefs turbopropulseurs inscrits au registre IOSA était de 0,47 perte de coque par million de vols, soit moins d'un accident avec perte de coque pour 2 millions de vols. Toutefois, le taux global était sensiblement plus élevé (2,30 par million de vols). L'IATA et d'autres intervenants s'attaquent à ce problème en mettant davantage l'accent

sur la sensibilisation à la sécurité, les systèmes, la formation et les infrastructures aéroportuaires desservant ce type d'exploitation. De plus, les statistiques montrent que les exploitants de tous les secteurs offrent une meilleure sécurité lorsqu'ils disposent d'une robuste infrastructure opérationnelle, incluant les capacités de gestion de la sécurité. Les normes d'exploitation comme l'IOSA, qui nécessitent une infrastructure robuste, sont la clé d'une exploitation plus sûre.

Utilisation des analyses de données pour améliorer la sécurité

Historiquement, la sécurité aérienne a été améliorée au moyen d'un processus bien établi d'enquête sur les accidents. Ce processus permet d'identifier les causes probables et de recommander des mesures de mitigation. Toutefois, à mesure que l'aviation devient plus sûre, il y a tellement peu d'accidents qu'on n'arrive pas à obtenir suffisamment de données sur les tendances, lesquelles sont pourtant essentielles à une approche systémique fondée sur le risque. Les gains futurs en matière de sécurité proviendront de plus en plus de l'analyse des données sur les 38 millions de vols effectués en toute sécurité chaque année, plutôt sur les quelques vols qui aboutissent mal.

À cette fin, l'IATA a mis sur pied le programme de Gestion mondiale des données de l'aviation (GADM) – un dépôt de données très vaste. Le GADM comprend des rapports d'analyse couvrant les accidents, les incidents, les dommages au sol, l'entretien et les audits, plus des données sur près de 2 millions de vols et plus d'un million de rapports de sécurité aérienne. Plus de 470 organisations, dont 90 % des transporteurs membres de l'IATA, contribuent à au moins une base de données GADM.

« Le programme GADM va accentuer la capacité de l'aviation d'identifier les sources de préoccupations avant qu'elles ne deviennent une menace. Les intervenants sont engagés envers l'amélioration de la sécurité selon une approche fondée sur les données, appuyée par la coopération et la conformité à des normes et des bonnes pratiques normalisées », explique M. Tyler.

Stratégie de sécurité en six points

La [Stratégie de sécurité en six points](#) de l'IATA est une approche globale fondée sur les données pour identifier les enjeux de sécurité organisationnels, opérationnels et émergents.

- Réduction des risques opérationnels
- Amélioration de la qualité et conformité grâce aux programmes d'audit
- Promotion de meilleures infrastructures d'aviation, comme la mise en œuvre de la navigation basée sur la performance
- Soutien à la mise en place cohérente des systèmes de gestion de la sécurité
- Soutien au recrutement et à la formation en vue d'améliorer la qualité et la conformité à l'aide de programmes comme l'Initiative sur la qualité et la formation de l'IATA, et le programme de licence de pilote en équipage multiple de l'OACI.
- Identification des enjeux de sécurité émergents, comme les piles au lithium, et intervention.

« L'histoire de l'aviation est marquée par l'amélioration continue de la sécurité. Nous ne devons jamais perdre de vue la nécessité de maintenir un ferme engagement envers l'approche fondée

sur les données qui guide la stratégie en six points dans nos efforts de réduction du taux d'accidents », conclut 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.
- 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 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 \$ ou 10% de la valeur 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. Cette année, le Groupe de travail sur la classification des accidents (ACTF) a décidé que la distinction entre aéronefs de fabrication occidentale et aéronefs de fabrication orientale n'était plus pertinente, étant donné le nombre décroissant d'aéronefs de fabrication entièrement orientale et la mondialisation qui s'opère dans la construction aéronautique.
- Les taux indiqués dans le feuillet de renseignements sur la sécurité sont basés sur les décomptes de vols les plus précis disponibles au moment de la production, et les taux antérieurs peuvent avoir été légèrement modifiés, à mesure que les décomptes réels remplacent les estimations.
- Feuillet de renseignements sur la sécurité

ⁱ Les accidents sont classés selon la région d'appartenance de l'exploitant qui subit l'accident, qui peut ne pas être la région où l'accident survient. L'écrasement du vol 5017 d'Air Algérie le 24 juillet 2014 au Mali impliquant un aéronef et un équipage de la compagnie espagnole Swiftair et par conséquent, l'accident est classé dans la région Europe.