



COMMUNIQUÉ

N° : 5

Le taux mondial d'accidents à son plus bas niveau historique – Les disparités régionales persistent –

6 mars 2012 (Montréal) – L'Association du transport aérien international a fait savoir que le taux d'accidents des avions à réaction de fabrication occidentale en 2011 avait été le plus bas de l'histoire de l'aviation, améliorant le record de 2010.

Le taux mondial d'accidents en 2011 (mesuré en pertes de coques par million de vols d'avions à réaction de fabrication occidentale) a été de 0,37, soit un accident pour 2,7 millions de vols. Cela représente une amélioration de 39 % par rapport à 2010, alors que le taux d'accidents était de 0,61, soit un accident pour 1,6 million de vols. Un accident avec perte de coque est un accident dans lequel l'aéronef est détruit ou fortement endommagé, de sorte qu'il ne sera pas réparé pour une raison ou une autre, y compris une décision d'ordre financier de la part du propriétaire.

« La sécurité est la priorité absolue de l'industrie aérienne. Et elle résulte d'un travail d'équipe. Tous les intervenants de l'industrie aérienne – transporteurs aériens, aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne et organismes de réglementation en matière de sécurité – travaillent de concert quotidiennement pour rendre le ciel plus sûr au moyen de normes mondiales. Cela fait en sorte que prendre l'avion est l'une des choses les plus sûres qu'une personne puisse faire. Mais chaque accident est de trop et chaque perte de vie est une tragédie. L'objectif ultime d'éliminer complètement les accidents mobilise tous ceux qui jouent un rôle dans l'aviation en vue de rendre l'industrie encore plus sûre », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La sécurité en chiffres

- 2,8 milliards de personnes ont volé en toute sécurité à bord de 38 millions de vols (dont 30 millions avec des avions à réaction et 8 millions avec des turbopropulseurs).
- Il y a eu 11 accidents avec perte de coque d'avions à réaction de fabrication occidentale, contre 17 en 2010.
- Au total, il y a eu 92 accidents (tous types d'aéronef, de fabrication orientale et occidentale), par rapport à 94 en 2010.
- Cinq avions à réaction de fabrication occidentale ont subi des accidents mortels avec perte de coque, contre huit en 2010.
- Le nombre d'accidents mortels (tous types d'aéronefs) s'élève à 22, contre 23 en 2010.
- On déplore 486 décès, plutôt que 786 en 2010.
- Le taux de mortalité est descendu à 0,07 par million de passagers, comparé à 0,21 en 2010, pour les vols d'avions à réaction de fabrication occidentale.

La performance des transporteurs membres de l'IATA est de 23 % meilleure que celle de l'ensemble de l'industrie pour les accidents de tous types d'avion (1,84 accident par million de vols, comparé à 2,40). Le taux de pertes de coques d'avions à réaction de fabrication occidentale pour les membres de l'IATA, qui s'élève à 0,41 accident par million de vols, était légèrement supérieur à la moyenne de l'industrie.

« Le taux d'accidents des transporteurs aériens inscrits au registre du Programme d'audit de la sécurité des opérations de l'IATA (IOSA) était de 52 % meilleur que celui des exploitants non inscrits à l'IOSA. Ces chiffres démontrent que l'IOSA contribue à améliorer la sécurité dans l'ensemble de l'industrie, et non seulement chez les compagnies membres de l'IATA. Des 369 compagnies aériennes inscrites au registre IOSA, 130, soit 35 % du total, ne sont pas membres de l'IATA », a expliqué M. Tyler. Il signale que les transporteurs inscrits au registre IOSA ont effectué 64 % de tous les vols commerciaux en 2011, et que l'IOSA comprend maintenant 68 normes applicables aux systèmes de gestion de la sécurité (SMS), ce qui fournit une base pour l'évaluation des SMS.

Revue des régions – taux d'accidents des avions à réaction de fabrication occidentale

- L'Asie-Pacifique (0,25), l'Europe (0,0), l'Amérique du Nord (0,10) et l'Asie du Nord (0,0) affichent une performance meilleure que la moyenne mondiale de 0,37.
- L'Asie-Pacifique, l'Europe et l'Asie du Nord ont enregistré une performance améliorée par rapport à 2010, tandis que la performance de l'Amérique du Nord est inchangée.
- La Communauté des États indépendants (1,06) affiche un taux plus élevé que la moyenne mondiale, et plus élevé que l'an dernier (0,0).
- La région Amérique latine et Caraïbes a eu une meilleure performance qu'en 2010 (1,28, en 2011, contre 1,87 en 2010), mais le taux d'accidents demeure près de trois fois et demie plus élevé que la moyenne mondiale.
- Le taux d'accidents au Moyen-Orient et en Afrique du Nord s'est aggravé, passant de 0,72 en 2010 à 2,02 en 2011.
- Le taux d'accidents en Afrique s'est amélioré de 56 %, passant de 7,41 en 2010 à 3,27 en 2011. Mais cette région est celle qui affiche la pire performance. Les transporteurs africains inscrits à l'IOSA ont eu un taux d'accidents avec perte de coque de zéro en 2011.

La sécurité en Afrique et dans la Communauté des États indépendants

Le nombre total d'accidents touchant les transporteurs aériens d'Afrique est passé de 18 en 2010 à 8 en 2011. Le taux d'accidents des transporteurs africains inscrits au registre IOSA était presque égal à la moyenne mondiale, tandis que le taux d'accidents des transporteurs non inscrits au registre IOSA était plus de cinq fois supérieur. La même tendance se manifeste dans la CÉI, où le taux d'accidents des transporteurs aériens IOSA est cinq fois meilleur que celui des transporteurs non inscrits à l'IOSA.

« Le problème de l'Afrique est complexe et il provient autant de l'insuffisance de la surveillance gouvernementale que du manque d'investissements dans les infrastructures. Il est clair, à la lumière des résultats de l'industrie, que des normes mondiales comme l'IOSA sont un moyen efficace d'améliorer la sécurité. Nous sommes impatients de collaborer avec les gouvernements pour faire de l'IOSA un élément de leurs programmes de supervision de la sécurité », selon M. Tyler.

Analyse des accidents

Les sorties de piste, c'est-à-dire lorsqu'un aéronef quitte la piste durant le décollage ou l'atterrissage, représentaient le type d'accident le plus fréquent en 2011 (18 % du total). Il s'agit d'une légère réduction par rapport à 2010, alors que les sorties de piste représentaient 21 % des accidents, ce qui reflète les efforts de l'industrie pour réduire la fréquence de ces événements. Malgré la croissance de l'industrie, le nombre absolu de sorties de piste a diminué, passant de 23 en 2009 à 20 en 2010 et 17 en 2011. Quatre-vingt-huit pour cent des sorties de piste sont survenues à l'atterrissage. Des approches instables – soit que la vitesse de l'aéronef soit trop élevée, que l'appareil se trouve au-dessus de sa trajectoire de

descente ou qu'il touche terre plus loin que prévu – et des pistes contaminées sont les causes les plus fréquentes des sorties de piste lors de l'atterrissage.

Le Centre mondial de renseignement sur la sécurité (GSIC) de l'IATA effectue des analyses des tendances afin d'aider l'industrie à améliorer sa performance. Par exemple, le nouveau système d'échange de données de vol Flight Data eXchange (FDX) du GSIC répertorie les incidents liés à des approches instables dans plus de 700 aéroports inscrits à la base de données. Le partage de telles données de sécurité s'ajoute à la trousse Runway Excursion Risk Reduction Toolkit (RERR), dont la deuxième édition, publiée en mai 2011, alimente les efforts globaux de recherche de solutions.

Les dommages au sol sont un autre problème, représentant 16 % des accidents en 2011. Il s'agit d'une augmentation par rapport au taux de 11 % enregistré en 2010. Ces accidents incluent des événements tels que les dommages causés lors de la prestation des services au sol et lors de collisions durant la circulation au sol. L'IATA a lancé plusieurs projets pour contrer le problème des accidents au sol. En 2008, l'IATA lançait le Programme d'audit de la sécurité des opérations au sol (ISAGO). Il s'agit de la première norme mondiale de supervision et de vérification des compagnies de services d'escale. Par la suite, l'IATA a publié le Manuel des opérations au sol de l'IATA (IGOM) et la base de données sur les dommages au sol (GDDB) pour recueillir et analyser les rapports de dommages au sol fournis par les opérateurs participants et les fournisseurs de services d'escale.

Partage de l'information

Le partage des données aide à identifier et atténuer les risques. En 2010, l'Organisation de l'aviation civile internationale, le département américain des Transports et la Commission européenne se sont entendus avec l'IATA pour créer le Global Safety Information Exchange (GSIE). Ce projet a été enrichi en 2011 par l'addition de bases de données couvrant les dommages au sol et les données de vol. « Plus nous élargissons notre cueillette de renseignements sur la sécurité, plus efficaces nous serons dans l'allocation des ressources en vue de réduire les risques. Le développement futur du GSIE représente un modèle de coopération internationale qui s'inscrit dans la grande tradition de l'aviation », selon M. Tyler.

« Le bon dossier de l'aviation n'est pas le résultat d'une attitude complaisante. La solide performance de 2011 ne doit pas nous faire oublier la nécessité d'une amélioration continue en vue de réduire davantage le taux d'accidents. Un avenir encore plus sûr s'appuiera sur les pierres d'assise que sont les normes internationales, la coopération entre l'industrie et les gouvernements et le partage des renseignements », conclut M. Tyler.

– IATA –

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

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 240 compagnies aériennes qui assurent 84 % du trafic 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, y compris 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).

- Les résultats présentés sont préliminaires et sujets à un audit interne. Les statistiques finales de sécurité seront exposées dans la version complète du Rapport de sécurité de l'IATA, dont la publication est prévue pour avril 2012.
- 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 alimente le GSIC au moyen de ses principales initiatives de sécurité : les 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 des programmes IOSA (Audit de la sécurité opérationnelle) et ISAGO (Audit de la sécurité des opérations au sol); la base de données sur les dommages au sol (GDDB) et le système FDX (échange des données de vol).