



COMMUNIQUÉ

N° : 07

L'IATA publie son rapport sur la performance de sécurité des compagnies aériennes en 2022

7 mars 2023 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié son rapport sur la sécurité de l'aviation mondiale en 2022. Le rapport indique une réduction du nombre d'accidents mortels et du risque de décès par rapport à 2021 et à la moyenne sur cinq ans (2018-2022).

Le [Rapport sur la sécurité](#) a été réinventé et il se présente dorénavant sous la forme d'une ressource interactive en ligne plutôt qu'un document statique en format PDF.

Voici les faits saillants du rapport :

- En 2022, il y a eu cinq accidents mortels causant le décès des passagers et des membres d'équipage. Ce nombre est moindre qu'en 2021 et il représente une amélioration par rapport à la moyenne sur cinq ans (2018-2022) qui s'élève à sept.
- Le taux d'accidents mortels s'est amélioré, s'établissant à 0,16 par million de secteurs de vol, en baisse après le taux de 0,27 enregistré en 2021, et par rapport au taux d'accidents mortels sur cinq ans qui s'élève à 0,20.
- Le taux global d'accidents était de 1,21 par million de secteurs de vol, ce qui représente une réduction par rapport au taux de 1,26 sur la période de cinq ans de 2018 à 2022. Mais le taux est plus élevé que celui enregistré en 2021, soit 1,13 accident par million de secteurs de vol.
- Le risque de décès a fléchi, s'établissant à 0,11, après un taux de 0,23 en 2021 et un taux moyen de 0,13 sur cinq ans, de 2018 à 2022
- Les compagnies aériennes membres de l'IATA ont connu un seul accident mortel en 2022, causant 19 décès.

« Les accidents sont rares en aviation. Il y a eu cinq accidents mortels sur les 32,2 millions de vols effectués en 2022. Cela indique que le vol aérien est parmi les activités les plus sûres

pour les gens. Mais même si le risque associé au voyage aérien est exceptionnellement faible, l'aviation n'est pas complètement sans risque. Il faut des analyses minutieuses des tendances qui émergent même avec ce très haut degré de sécurité pour rendre le vol encore plus sûr. Par exemple, le rapport de cette année nous indique que nous devons faire des efforts particuliers en ce qui concerne les turbopropulseurs en Afrique et en Amérique latine. La sécurité est la priorité absolue de l'aviation, et notre objectif est de faire en sorte que chaque vol décolle et atterrisse en toute sécurité, peu importe la région ou le type d'aéronef », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

	2022	2021	Moyenne sur 5 ans (2018-2022)
Taux global d'accidents (accidents par million de vols)	1,21 (1 accident par tranche de 0,83 million de vols)	1,13 (1 accident par tranche de 0,89 million de vols)	1,26 (1 accident par tranche de 0,81 million de vols)
Taux global d'accidents pour les membres de l'IATA	0,49 (1 accident par tranche de 2,1 millions de vols)	0,61 (1 accident par tranche de 1,6 million de vols)	0,76 (1 accident par tranche de 1,4 million de vols)
Nombre total d'accidents	39	29	43
Accidents mortels	5 (1 jet et 4 turbopropulseurs)	7 (1 jet et 6 turbopropulseurs)	7 (3 jets et 4 turbopropulseurs)
Nombre de décès à bord	158	121	231
Risque de décès	0,11	0,23	0,13
Risque de décès chez les membres de l'IATA	0,02	0,00	0,05
Pertes de coque d'avion à réaction (par million de vols)	0,17 (1 accident majeur par tranche de 5,8 millions de vols)	0,13 (1 accident majeur par tranche de 7,6 millions de vols)	0,16 (1 accident majeur par tranche de 6,4 millions de vols)
Pertes de coque de turbopropulseur (par million de vols)	1,47 (1 perte de coque par tranche de 0,68 million de vols)	1,77 (1 perte de coque par tranche de 0,57 million de vols)	1,12 (1 perte de coque par tranche de 1,2 million de vols)
Nombre total de vols (millions)	32,2	25,7	34,4

Risque de décès

Le risque de décès de 0,11 dans l'industrie en 2022 signifie qu'en moyenne, une personne devrait prendre l'avion chaque jour durant 25 214 années pour avoir un risque d'accident mortel de 100 %. Il s'agit d'une amélioration par rapport au taux de décès sur cinq ans (moyenne de 22 116 années).

Malgré la réduction du nombre d'accidents mortels, le nombre de décès a augmenté, passant de 121 en 2021 à 158 en 2022. La majorité des décès en 2022 sont survenus lors d'un seul accident en Chine, qui a coûté la vie à 132 personnes. La compagnie impliquée n'était pas membre de l'IATA, mais elle figurait au registre du Programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) (voir les notes aux rédacteurs en fin de communiqué). Le deuxième plus important nombre de décès est attribuable à un accident d'un membre de l'IATA en Tanzanie, causant 19 décès (voir les notes aux rédacteurs). La participation à l'IOSA est obligatoire pour les membres de l'IATA.

IOSA

[IOSA](#) est la norme mondiale de l'industrie concernant la sécurité opérationnelle des compagnies aériennes. Plusieurs autorités l'utilisent dans leurs programmes de réglementation de la sécurité.

- Actuellement, 409 exploitants figurent au registre IOSA, dont 107 compagnies non membres de l'IATA.
- Le taux global d'accidents touchant des compagnies aériennes inscrites au registre IOSA en 2022 était quatre fois moindre que le taux des compagnies aériennes non inscrites à l'IOSA (0,70 contre 2,82).
- Le taux d'accidents des transporteurs inscrits à l'IOSA sur la période 2018-2022 était deux fois meilleur que le taux des transporteurs non inscrits à l'IOSA (0,88 contre 2,19).

« IOSA demeure la norme mondiale gouvernant les audits de sécurité opérationnelle. Alors que les transporteurs inscrits au registre IOSA ont un dossier de sécurité agrégé quatre fois meilleur que les transporteurs non IOSA, il est manifeste que le programme continue de produire des effets. Nous célébrons maintenant son 20^e anniversaire et nous faisons évoluer l'IOSA vers un modèle fondé sur le risque. En dirigeant les efforts vers les risques de sécurité pertinents tout en maintenant un niveau de sécurité de base, l'IOSA va contribuer à relever encore la barre en matière de sécurité. De plus, l'Évaluation de sécurité standard de l'IATA (ISSA), offerte aux exploitants d'aéronefs plus petits qui ne sont pas admissibles au programme IOSA, signifie que nous cherchons constamment à améliorer la sécurité dans l'ensemble de l'écosystème de l'aviation », ajoute M. Walsh.

Taux de pertes de coque d'avion à réaction par région d'appartenance des exploitants (par million de départs)

Région	2022	2021	2018-2022
Afrique	0,00	0,00	0,28
Asie-Pacifique	0,00	0,33	0,26
Communauté des États indépendants (CEI)	1,18	0,00	0,98
Europe	0,00	0,27	0,12

Amérique latine et Caraïbes	0,95	0,00	0,34
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,00	0,00
Amérique du Nord	0,00	0,14	0,06
Asie du Nord	0,46	0,00	0,12
Monde	0,17	0,13	0,16

Le taux moyen mondial de pertes de coque d'avion à réaction a légèrement augmenté en 2022, comparativement à la moyenne sur cinq ans (2018-2022). Cinq régions ont connu des améliorations, ou absence de détérioration, par rapport à la moyenne sur cinq ans.

Taux de pertes de coque de turbopropulseur par région d'appartenance des exploitants (par million de départs)

Région	2022	2021	2018-2022
Afrique	7,05	5,59	4,09
Asie-Pacifique	0,00	0,00	0,22
Communauté des États indépendants (CEI)	0,00	42,53	13,30
Europe	0,00	0,00	0,00
Amérique latine et Caraïbes	5,64	0,00	1,86
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,00	1,44
Amérique du Nord	0,00	0,00	0,35
Asie du Nord	0,00	0,00	0,00
Monde	1,47	1,77	1,12

Le nombre d'accidents de turbopropulseur a décliné en 2022 par rapport à 2021, mais ces accidents représentaient quatre des cinq accidents mortels de l'an dernier ayant causé le décès des passagers et membres d'équipage. Bien que les secteurs de vol des turbopropulseurs ne représentent que 10,6 % du total, les turbopropulseurs étaient impliqués dans 36 % de tous les accidents, 80 % des accidents mortels et 16 % des décès en 2022.

Six régions signalent des améliorations ou absence de détérioration des résultats pour ce qui est des pertes de coque de turbopropulseur en 2022, comparativement à la moyenne sur cinq ans. Les deux régions qui déplorent des augmentations comparativement à la moyenne sur cinq ans sont les régions Amérique latine/Caraïbes et Afrique subsaharienne.

« L'Afrique subsaharienne et l'Amérique latine ont constaté des augmentations du nombre d'accidents impliquant des turbopropulseurs l'an dernier. La mise en place et le respect des normes mondiales (notamment l'IOSA) sont essentiels pour renverser cette tendance. La priorité pour l'Afrique demeure la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARPS) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) », selon M. Walsh.

À la fin de l'année 2022, quelque 28 pays africains (61 %) avaient un taux de mise en œuvre effective des SARPS de l'OACI de 60 % ou plus, soit le même nombre qu'en 2021. Une attention accrue est portée sur les éléments critiques des SARPS de l'OACI.

« Il est essentiel de bâtir un environnement riche en données partout en Afrique pour obtenir des améliorations régionales, notamment avec le Programme de gestion des données de l'aviation mondiale de l'IATA », ajoute M. Walsh.

« Quant à l'Amérique latine, la région a fait un pas en arrière en 2022 après de nombreuses années d'amélioration de la sécurité. En collaborant avec les gouvernements et les intervenants de l'industrie au sein d'organismes comme le Groupe régional de sécurité aérienne Pan America (RASG-PA), l'IATA fournit des outils pour permettre aux autorités réglementaires des États et aux exploitants de soutenir l'adoption des bonnes pratiques de sécurité. Sur le plan local, les Équipes collaboratives de sécurité et les Équipes de sécurité des pistes utilisent la base de données de sécurité GADM de l'IATA et d'autres sources de données pour détecter et atténuer les risques », explique M. Walsh.

[Voir le rapport de l'IATA sur la sécurité](#)

- IATA -

[Pour plus d'information, 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 300 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- L'industrie a constaté une réduction de 50 % du nombre d'accidents impliquant des exploitants de la Communauté des États indépendants (CEI), passant de 4 accidents en 2021 à 2 accidents en 2022, et aucun de ces 2 accidents n'a causé de perte de vie. La région a subi 3 accidents mortels en 2021. Le risque de décès s'est amélioré, passant de 2,29 en 2021 à 0,00 en 2022. Notez que les secteurs de la CEI pourraient faire l'objet d'une révision plus large que normalement lorsque les secteurs actuels deviendront disponibles. Cela affectera le taux d'accident ainsi que le calcul du risque de décès.
- L'accident qui a causé les plus grandes pertes en 2022 est survenu le 21 mars et impliquait un avion exploité par la China Eastern Yunnan Airlines, une filiale de la China Eastern Airlines. Comme la China Eastern Yunnan Airlines n'est pas inscrite au registre IOSA, elle n'est pas membre de l'IATA.

- L'accident qui a causé le plus de décès (19) pour une compagnie membre de l'IATA est survenu le 6 novembre et impliquait un appareil exploité par Precision Air.
- [Fiche de renseignements sur la sécurité](#)
- Le risque de décès est une mesure de l'exposition d'un passager ou d'un membre d'équipage à un accident catastrophique sans survivant. Le calcul du risque de décès ne tient pas compte de la taille de l'aéronef ou du nombre de personnes à bord. Ce qui est mesuré est le pourcentage de décès parmi les personnes présentes à bord (voir [l'annexe A](#) du rapport pour plus d'information sur le risque de décès).
- L'IATA définit un accident comme étant un événement réunissant TOUTES les caractéristiques suivantes :
 - Une ou des personnes (membres d'équipage ou passagers) sont montées à bord de l'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 \$ ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque, selon le chiffre le moins élevé, ou a été déclaré perte de coque.
 - Une perte de coque est un accident dans lequel l'aéronef a été détruit ou substantiellement endommagé, et qui ne sera pas réparé pour une raison ou une autre, notamment une décision financière du propriétaire.
- De plus, il y a eu trois événements causant des décès de personnes au sol. Deux des cas impliquaient des véhicules terrestres entrant en collision avec un aéronef sur une voie de roulement active, et l'autre était un accident sur une aire de trafic.