



COMMUNIQUÉ

N° : 8

L'IATA publie ses statistiques sur la sécurité en 2017

22 février 2018 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur la sécurité de l'aviation commerciale en 2017, qui indiquent une amélioration constante en matière de sécurité.

- Le taux global d'accidents (qui indique le nombre d'accidents par million de vols) était de 1,08, une amélioration par rapport au taux global d'accidents de 1,68 enregistré en 2016. Ce taux est également inférieur au taux moyen de 2,01 pour les cinq années précédentes (2012-2016).
- Le taux d'accidents majeurs d'avions à réaction en 2017 (qui indique le nombre de pertes de coque d'avion à réaction par million de vols) était de 0,11, ce qui correspond à un accident majeur pour chaque tranche de 8,7 millions de vols. Il s'agit d'une amélioration par rapport au taux de 0,39 enregistré en 2016, et aussi par rapport au taux moyen de 0,33 sur les cinq dernières années (2012-2016).
- Il y a eu six accidents mortels et 19 décès parmi les passagers et les membres d'équipage. Durant les cinq années précédentes (2012-2016), la moyenne était de 10,8 accidents mortels et environ 315 décès par année. En 2016, il y avait eu 9 accidents mortels et 202 décès.
- Aucun des six accidents mortels n'impliquait un jet de passagers. Cinq accidents touchaient des turbopropulseurs et le sixième touchait un avion à réaction de transport de fret. L'écrasement de ce dernier a aussi causé la mort de 35 personnes au sol, en plus des membres de l'équipage.
- Chez les compagnies aériennes membres de l'IATA, il n'y a eu ni accident mortel ni perte de coque en 2017, tant pour les avions à réaction que pour les turbopropulseurs.

« L'année 2017 a été très bonne sur le plan de la sécurité aérienne. Quelque 4,1 milliards de voyageurs ont emprunté en toute sécurité un total de 41,8 millions de vols. Nous avons constaté une amélioration de presque tous les paramètres clés – à l'échelle mondiale et dans la plupart des régions. Et notre volonté de rendre cette industrie très sûre encore plus sûre se maintient. En 2017, des incidents et des accidents sont survenus, dont nous allons tirer des leçons en appliquant notre processus d'enquête, tout comme nous tirerons des leçons des récentes tragédies en Russie et en Iran. À ces connaissances s'ajoutent des observations faites sur les millions de vols effectués en toute sécurité. Les données tirées de ces opérations permettent la mise au point d'analyses prédictives qui nous permettront éventuellement d'éliminer les facteurs susceptibles d'occasionner des accidents. L'industrie sait très bien que toute perte de vie est une tragédie. Notre objectif commun est de faire en sorte que chaque vol décolle et atterrisse en toute sécurité », a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

Rendement en matière de sécurité en 2017

	2017	2016	Moyenne sur 5 ans (2012-2016)
Décès à bord ⁱ	19	202	314,6
Nombre total d'accidents	45	67	74,8
Accidents mortels	6	9 ⁱⁱ	10,8
Risque de décès ⁱⁱⁱ	0,09	0,21	0,24
Accidents mortels touchant des vols de passagers	2	3	5,6
Accidents mortels touchant des vols de fret	4	6	4,6
% des accidents causant des décès	13,3	13,4	14,4
Pertes de coque d'avion à réaction	4	13	10
Pertes de coque d'avion causant des décès	1	4	3,4
Pertes de coque de turbopropulseur	9	7	15
Pertes de coque de turbopropulseur causant des décès	5	4	7,2

Presque toutes les régions ont constaté des améliorations en 2017, comparativement à la moyenne des cinq années précédentes (2012-2016), comme l'indique le tableau qui suit :

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

Région	2017	2012-2016
Afrique	0,00	2,21
Asie-Pacifique	0,18	0,48
Communauté des États indépendants (CEI)	0,92	1,17
Europe	0,13	0,14
Amérique latine et Caraïbes	0,41	0,53
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,74
Amérique du Nord	0,00	0,22
Asie du Nord	0,00	0,00

Le taux mondial de pertes de coque de turbopropulseur était de 1,30 par million de vols, ce qui constitue une dégradation par rapport au taux de 1,01 enregistré en 2016, mais une amélioration comparativement au taux de 2,18 sur cinq ans (2012-2016). Dans toutes les régions, la sécurité des turbopropulseurs s'est améliorée en 2017, comparativement à leurs moyennes respectives sur cinq ans. Nonobstant ce fait, les accidents touchant des turbopropulseurs représentaient 44 % de tous les accidents survenus en 2017, et 85 % des accidents mortels.

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

Région	2017	2012-2016
Afrique	5,70	7,38
Asie-Pacifique	0,61	1,45
Communauté des États indépendants (CEI)	16,44	20,59
Europe	0,00	0,73
Amérique latine et Caraïbes	0,00	1,55
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	3,42
Amérique du Nord	0,94	0,98
Asie du Nord	0,00	8,73

Progrès en Afrique

L'Afrique subsaharienne continue d'accomplir de grands progrès en matière de sécurité. Pour une deuxième année consécutive, les compagnies aériennes de la région n'ont subi ni perte de coque d'avion à réaction ni accident mortel impliquant des jets ou des turbopropulseurs. Le taux de pertes de coque de turbopropulseur et le taux global d'accidents (tous types d'aéronefs confondus) ont tous deux décliné par rapport à la moyenne des cinq années précédentes. Toutefois, le taux de pertes de coque de turboréacteur a augmenté par rapport à 2016 (5,70 contre 1,52). Par voie de conséquence, cette augmentation est largement responsable de l'augmentation du taux global d'accident par rapport à 2016 (6,87 contre 2,43).

« Les compagnies aériennes d'Afrique subsaharienne continuent d'améliorer leur rendement en matière de sécurité. L'objectif est d'atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale. Pour une deuxième année consécutive, les transporteurs de la région ne déplorent aucune perte de vie et aucune perte de coque d'avion à réaction. Mais il subsiste des lacunes importantes à combler quant au rendement de sécurité de la flotte de turbopropulseurs du continent. Les normes mondiales, comme [l'Audit de sécurité de l'exploitation de l'IATA](#) (IOSA), contribuent à améliorer les choses. En comptant tous les accidents, le rendement des compagnies aériennes africaines inscrites au registre IOSA était cinq fois meilleur que celui des compagnies aériennes de la région non inscrites à l'IOSA. C'est pourquoi nous encourageons les pays africains à intégrer l'IOSA et [l'Évaluation de sécurité standard de l'IATA](#) (ISSA) à leurs systèmes de surveillance de la sécurité. L'ISSA, destinée aux transporteurs non admissibles à l'IOSA, est aussi offerte pour une période aux exploitants qui devraient normalement être soumis à l'IOSA, ce qui leur permet une approche par étape en vue de la certification IOSA », explique M. de Juniac.

Parallèlement, les gouvernements d'Afrique doivent accélérer la mise en œuvre des normes de sécurité et des pratiques recommandées (SARPS) de l'OACI. À la fin de 2017, seulement 25 pays d'Afrique avaient atteint un taux de 60 % de mise en œuvre des SARPS », selon M. de Juniac.

IOSA

En 2017, le taux global d'accidents chez les compagnies aériennes inscrites au registre IOSA était près de quatre fois moindre que chez les transporteurs non inscrits à l'IOSA (0,56 contre 2,17). Ce taux était près de trois fois meilleur que durant la période de 2012 à 2016. Toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA doivent être inscrites au registre IOSA.

Actuellement, 423 compagnies aériennes figurent au registre, dont 142 compagnies non membres de l'IATA. Au cours des prochaines années, l'IOSA fera l'objet d'une conversion vers le numérique, ce qui permettra aux compagnies aériennes ayant subi l'audit IOSA de comparer et d'évaluer leur rendement. À long terme, la transformation numérique aidera à orienter les activités d'audit vers les aspects comportant le niveau de risque le plus élevé.

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 tels que les LOC-I (perte de contrôle en vol), CFIT (impact sans perte de contrôle) et RE (sortie de piste)
- Amélioration de la qualité et de la 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 le Projet de formation et de qualification de l'IATA.
- Identification des enjeux de sécurité émergents, comme les piles au lithium et l'intégration à l'espace aérien des systèmes d'aéronefs non pilotés (RPAS), et intervention.

– 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 280 compagnies aériennes qui assurent 83 % 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 réunissant TOUTES les caractéristiques suivantes :
 - L'aéronef a subi des dommages structurels importants excédant 1 million \$ US ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque, selon le chiffre le moins élevé, ou a été déclaré perte de coque.

- 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).
- 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.
- Une **perte de coque** est un accident qui entraîne la destruction de l'aéronef ou des dommages importants 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.
- [Fiche de renseignement sur la sécurité](#)

ⁱ Les chiffres sur le nombre de décès et de vols proviennent de Ascend Flightglobal

ⁱⁱ Inclut un accident d'avion classé en tant qu'avion « à hélice »

ⁱⁱⁱ Le risque de décès mesure l'exposition d'un passager ou d'un membre d'équipage à un accident catastrophique dans lequel toutes les personnes à bord perdront la vie. Le calcul du risque de décès ne tient pas compte de la taille de l'aéronef ni du nombre de personnes à bord. Ce qu'on mesure, c'est le pourcentage des personnes à bord qui ont perdu la vie. Cela est exprimé comme étant le risque de décès par million de vols. Le risque de décès de 0,09 en 2017 signifie qu'en moyenne, une personne devrait prendre l'avion tous les jours durant 6033 ans avant d'avoir un accident dans lequel au moins un passager serait tué.