



# COMMUNIQUÉ

N° : 13

## Rendre l'industrie encore plus sûre

**1<sup>er</sup> avril 2014 (Kuala Lumpur)** – L'Association du transport aérien international (IATA) presse les gouvernements et l'industrie de se concentrer sur les partenariats, l'analyse des données et la sécurité des pistes dans ses efforts incessants pour rendre l'aviation encore plus sûre. Le directeur général et chef de la direction de l'IATA, M. Tony Tyler, a lancé cet appel lors de l'ouverture de la Conférence sur la sécurité de l'exploitation de l'IATA, à Kuala Lumpur.

Alors que les recherches se poursuivent en vue de retrouver le vol MH370, M. Tyler a déclaré que l'IATA s'engage à faciliter l'adoption d'une position unifiée de l'industrie sur un système mondial de suivi des mouvements d'aéronefs et a demandé aux gouvernements de rendre plus efficace l'utilisation des données sur les passagers.

« En 2013, plus de 29 millions de vols ont été effectués par des avions à réaction de fabrication occidentale, et nous déplorons 12 pertes de coque. Cela représente un accident pour 2,4 millions de vols, soit une amélioration de 14,6 % par rapport à la moyenne de l'industrie sur cinq ans. Les accidents sont rares, mais les recherches en cours pour retrouver le vol MH370 nous rappellent que nous ne pouvons jamais être satisfaits en matière de sécurité. Il faudra peut-être beaucoup de temps avant de savoir exactement ce qui s'est produit dans ce cas. Mais il est déjà clair que nous ne devons plus jamais perdre un avion de cette façon. Il est clair également que les gouvernements doivent faire meilleur usage des données sur les passagers qu'ils exigent de la part des compagnies aériennes », selon M. Tyler.

**Partenariat** : les partenariats sont une source de progrès en matière de sécurité. « Environ 100 000 vols sont exploités quotidiennement en toute sécurité. Chaque vol qui décolle exige des milliers d'actions coordonnées de la part de nombreuses entreprises et organisations. Pour assurer la sécurité des vols, nous devons non seulement nous comprendre et travailler ensemble tous les jours, mais aussi comparer nos notes, collaborer et œuvrer de concert pour édifier l'avenir selon une vision commune », ajoute M. Tyler.

« Peu importe qu'il y ait une forte concurrence au sein de l'industrie ou que nous ayons des visions différentes du monde lorsqu'il s'agit de questions commerciales épineuses, nous sommes une industrie absolument unifiée dans son engagement envers les normes mondiales et la sécurité », déclare M. Tyler. « Cela nous a permis de bâtir une tradition de partage transparent d'information, d'expériences et de bonnes pratiques afin de rendre l'aviation encore plus sûre. »

**Analyse des données** : l'analyse efficace des données est un facteur d'amélioration de la sécurité. Historiquement, c'est le système bien établi d'enquête sur les accidents qui a orienté

ces progrès. Les enquêtes sur les accidents vont continuer de jouer un rôle clé en matière de sécurité, mais puisqu'il y a moins d'accidents, il devient de plus en plus difficile de déceler les tendances qui sont si importantes dans la gestion de la sécurité.

« En accédant aux données provenant des millions de vols effectués en toute sécurité chaque année, nous pouvons obtenir des aperçus qui nous permettront d'améliorer davantage la sécurité. Ce n'est là qu'un exemple de la capacité des données de soutenir les programmes de sécurité. La voie à suivre consiste à recueillir les données du plus grand nombre de sources, tout en développant des outils d'analyse efficaces en vue d'obtenir l'information critique », explique M. Tyler.

L'IATA a mis sur pied le projet de Gestion mondiale des données de l'aviation (GADM). Le GADM porte sur des données provenant de plus de 600 sources, ce qui en fait le plus important recueil d'information de l'industrie. Il inclut les bases de données STEADES et les données provenant du programme de vérification de la sécurité des opérations au sol de l'IATA et du programme de vérification de la sécurité des opérations de l'IATA. Des données sont recueillies auprès de plusieurs autres intervenants, y compris l'Agence européenne pour la sécurité aérienne, la Federal Aviation Administration des États-Unis et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

« Ensemble, l'industrie et les organismes de réglementation sont sur le point de faire d'importants pas en avant dans la façon de gérer la sécurité. Nous avons discuté du GADM durant des années. C'est maintenant une réalité. Il faut que le plus grand nombre possible d'intervenants fournissent des données. Avec l'augmentation du nombre d'utilisateurs de données, le GADM ne sera plus seulement un outil intuitif, mais un moyen concret d'améliorer la sécurité », soutien M. Tyler.

**Sécurité des pistes** : l'analyse de l'information amène des changements dans le domaine de la sécurité sur les pistes. Auparavant, on se concentrait sur les sorties de piste. En élargissant le champ de discussion à la sécurité des pistes, nous examinons maintenant l'ensemble de l'environnement des pistes – une perspective qui inclut la gestion du trafic aérien, ainsi que les aéroports et les compagnies aériennes.

« Environ le quart des accidents survenus au cours des cinq dernières années étaient des sorties de piste. Mais si on porte un regard plus large sur la question, on constate qu'environ la moitié de tous les accidents au cours de cette période sont survenus dans l'environnement des pistes. Par conséquent, il serait logique de comprendre non seulement ce qui arrive lorsque l'avion se pose, et d'examiner les données des fournisseurs de services de navigation aérienne sur les conditions d'atterrissage, mais aussi d'examiner les données de l'aéroport sur les conditions autour de la piste », explique M. Tyler.

La dernière version de la trousse de réduction des risques sur les pistes a été lancée vers la fin de 2013 et elle présente cette perspective élargie.

## **Vol MH370**

« Les suppositions ne rendront pas l'aviation plus sûre. Nous ne devons pas sauter aux conclusions sur les causes probables avant que l'enquête sur le vol MH370 soit complétée. Toutefois, il y a au moins deux domaines où des problèmes évidents doivent être réglés, soit le suivi des mouvements d'aéronefs et les données sur les passagers », selon M. Tyler.

**Suivi des mouvements d'aéronefs** : le vol MH370 a mis en lumière la nécessité de suivre l'aéronef en vol. « Dans un monde où il semble que chacun de nos déplacements soit suivi, il est difficile de croire qu'un avion puisse simplement disparaître et qu'il soit si difficile de récupérer les enregistreurs de données de vol et de conversations dans le poste de pilotage. Le vol 447 d'Air France a fait ressortir les mêmes problèmes il y a quelques années, et certains progrès ont été accomplis. Mais il faut accélérer les choses. Nous ne pouvons pas laisser un autre avion s'évanouir ainsi », déclare M. Tyler.

« Dans notre hâte à régler ce problème, nous devons prendre des décisions prudentes et conformes aux normes mondiales. Ce n'est pas le temps de nous lancer dans des boniments préparés à la hâte ou dans des solutions régionales. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a un processus en cours de route pour faire avancer cette question. Je ne doute pas que les gouvernements soient désireux d'en arriver à une conclusion et de prendre les mesures nécessaires dès que possible », précise M. Tyler.

« L'industrie doit soutenir l'OACI dans ses efforts et elle le fera en adoptant une position unifiée. L'IATA réunira un groupe d'experts auquel participera l'OACI pour faire en sorte que le travail soit bien coordonné. Ce groupe étudiera toutes les options pour le suivi des mouvements des aéronefs commerciaux, en tenant compte des paramètres de mise en œuvre, des investissements, des délais et de la complexité des solutions offrant la couverture désirée. Ce groupe présentera ses conclusions d'ici décembre 2014, ce qui témoigne de la nécessité d'agir d'urgence et de bien analyser le problème ».

**Données sur les passagers** : « Il est important de rappeler que les transporteurs aériens ne sont pas des gardiens de frontières ni des policiers. La vérification des passeports est une responsabilité gouvernementale bien établie. L'industrie consacre beaucoup d'efforts et d'argent pour faire en sorte que les gouvernements aient des renseignements fiables sur les passagers avant le décollage d'un avion (renseignements préalables sur les passagers – API). Les gouvernements doivent revoir leurs processus de vérification et d'utilisation de ces données, comme la base de données d'Interpol sur les passeports volés et perdus. Cette information est essentielle et doit être utilisée efficacement », déclare M. Tyler.

M. Tyler a aussi demandé aux gouvernements :

- (1) d'harmoniser la collecte d'information sur les passagers effectuée par les compagnies aériennes aux normes de l'OACI et d'éliminer toute autre exigence non standard;
- (2) d'éliminer la collecte de données sur les passagers et le fret nécessitant des formulaires papier; et
- (3) de créer un guichet électronique unique et harmonisé que les compagnies aériennes utiliseront pour soumettre les données électroniques aux gouvernements.

– IATA –

**Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :**

Communications corporatives

Tél. : +41 22 770 2967

Courriel : [corpcomms@iata.org](mailto: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.