



COMMUNIQUÉ

N° : 07

L'IATA publie les données de 2018 en matière de sécurité des compagnies aériennes

21 février 2019 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié ses données sur la sécurité de l'aviation commerciale en 2018, qui indiquent une amélioration constante de la sécurité à long terme, mais une augmentation du nombre d'accidents comparativement à 2017.

- Le taux global d'accidentsⁱ (nombre d'accidents par million de vols) était de 1,35, ce qui correspond à un accident pour chaque tranche de 740 000 vols. Ce taux est inférieur au taux moyen de 1,79 sur les cinq années précédentes (2013-2017), mais il représente une augmentation par rapport au taux de 1,11 enregistré en 2017.
- Le taux d'accidents majeurs d'avions à réaction en 2018 (qui indique le nombre de pertes de coque d'avion à réaction par million de vols) était de 0,19, soit l'équivalent d'un accident majeur par tranche de 5,4 millions de vols. Il s'agit d'une amélioration par rapport au taux moyen de 0,29 sur cinq ans (2013-2017), mais le taux est moins bon que celui de 2017 qui s'établissait à 0,12.
- Il y a eu 11 accidents mortels faisant 523 victimes parmi les passagers et les membres d'équipage. Sur la période de cinq ans qui précède (2013-2017), la moyenne était de 8,8 accidents mortels et environ 234 décès par année. En 2017, l'industrie a subi 6 accidents mortels qui ont causé 19 décès, ce qui constituait un creux record. Un accident survenu en 2017 a aussi causé la mort de 35 personnes au sol.

« L'an dernier, 4,3 milliards de passagers ont voyagé en toute sécurité sur 46,1 millions de vols. 2018 n'a pas été l'année extraordinaire que fut 2017. Toutefois, l'aviation est un mode de transport sûr, et les données indiquent qu'il l'est de plus en plus. Par exemple, si le niveau de sécurité de 2018 avait été le même qu'en 2013, il y aurait eu 109 accidents plutôt que 62 ; et il y aurait eu 18 accidents mortels plutôt que les 11 que nous avons connus »ⁱⁱ, a déclaré Alexandre de Juniac, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

« L'aviation demeure le mode de transport longue distance le plus sûr que le monde ait connu. Selon les données, en moyenne, un passager pourrait prendre l'avion chaque jour durant 241 ans avant que survienne un accident faisant une victime à bord. Nous demeurons attachés à notre objectif : que chaque vol décolle et atterrisse en toute sécurité », ajoute M. de Juniac.

Rendement en matière de sécurité en 2018

	2018	2017	Moyenne sur 5 ans (2013-2017)
Décès à bord ⁱⁱⁱ	523	19	234,4
Accidents	62	46	68
Accidents mortels	11	6	8,8
Risque de décès ^{iv}	0,17	0,10	0,20

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

Six régions affichent une amélioration ou une situation inchangée en 2018, par rapport à la période précédente de cinq ans (2013-2017), en termes de taux de pertes de coque d'avion à réaction.

Région	2018	2013-2017
Afrique	0,00	1,06
Asie-Pacifique	0,32	0,37
Communauté des États indépendants (CEI)	1,19	1,00
Europe	0,00	0,14
Amérique latine et Caraïbes	0,76	0,51
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,72
Amérique du Nord	0,10	0,22
Asie du Nord	0,00	0,00
Ensemble de l'industrie	0,19	0,29

Taux de pertes de coque de turbopropulseur par région d'appartenance de l'exploitant (par million de départs)

Le taux mondial de pertes de coque de turbopropulseur était de 0,60 par million de vols, soit une amélioration par rapport au taux de 1,23 enregistré en 2017 et à la moyenne de 1,83 sur cinq ans (2013-2017). À l'exception de la région Moyen-Orient et Afrique du Nord, toutes les régions ont connu une amélioration de leur rendement de sécurité en 2018 comparativement à leurs moyennes respectives sur cinq ans. Les accidents impliquant des turbopropulseurs représentent 24 % des accidents survenus en 2018 et 45 % des accidents mortels.

Région	2018	2013-2017
Afrique	1,90	5,69
Asie-Pacifique	0,58	1,17
Communauté des États indépendants (CEI)	7,48	19,13
Europe	0,00	0,56
Amérique latine et Caraïbes	0,00	1,01
Moyen-Orient et Afrique du Nord	5,86	1,82
Amérique du Nord	0,00	0,99
Asie du Nord	0,00	6,20
Ensemble de l'industrie	0,60	1,83

Progrès en Afrique

Pour la troisième année d'affilée, les compagnies aériennes d'Afrique subsaharienne n'ont eu aucune perte de coque d'avion à réaction et aucun décès consécutif à des vols de jet. Le taux global d'accidents était de 2,71, ce qui marque une amélioration importante par rapport au taux moyen de 6,80 pour les cinq années précédentes. L'Afrique est la seule région à constater un déclin du taux global d'accidents par rapport à 2017. Toutefois, la région a subi deux accidents mortels de turbopropulseur, et aucun de ces accidents n'impliquait un vol passagers régulier.

« Nous continuons de progresser dans la région, en vue d'atteindre un niveau de sécurité de classe mondiale. Mais malgré les améliorations, il reste un écart à combler quant à la sécurité de la flotte de turbopropulseurs du continent. Les normes mondiales, comme le [programme d'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA](#) (IOSA), font pencher la balance. Si on compte tous les accidents, la performance de sécurité des compagnies aériennes d'Afrique inscrites au registre IOSA est plus de deux fois meilleure que celle des compagnies africaines non inscrites à l'IOSA. »

« Parallèlement, les gouvernements d'Afrique doivent accélérer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de sécurité (SARPS) de l'OACI. À la fin de 2017, seulement 26 pays d'Afrique avaient atteint un niveau de mise en œuvre des SARPS de 60 %. Les gouvernements devraient aussi incorporer l'IOSA à leurs systèmes de surveillance de la sécurité », ajoute M. de Juniac.

IOSA

En 2018, le taux global d'accidents des compagnies aériennes inscrites au registre IOSA représentait moins de la moitié de celui des transporteurs non inscrits à l'IOSA (0,98 contre 2,16). Le taux était plus de deux fois et demie meilleur que durant la période 2014-2018. Toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA doivent maintenir leur accréditation IOSA.

Toutefois, les calculs IOSA pour 2018 ont été influencés par l'accident impliquant un aéronef de Global Air loué avec équipage au transporteur Cubana. Comme Global Air n'est pas inscrite au registre IOSA, l'accident n'est pas considéré comme impliquant un transporteur IOSA, même si Cubana, en tant que membre de l'IATA, a l'obligation d'être inscrite au registre IOSA.

Actuellement, 431 compagnies aériennes figurent au registre IOSA, dont 131 compagnies non membres de l'IATA. Le programme IOSA a entrepris une transformation numérique qui permettra aux transporteurs IOSA de comparer et référencer leurs performances. À long terme, la transformation numérique permettra d'orienter les audits vers les domaines présentant les risques de sécurité les plus élevés.

Approche basée sur les données pour détecter les risques actuels et émergents

Le programme mondial de gestion des données de l'aviation de l'IATA (GADM) est le programme le plus diversifié au monde pour l'échange des données de l'aviation. Les données recueillies dans la base du GADM comprennent les rapports d'accident et d'incident, les cas de dommages au sol et les données de vol de plus de 470 participants de l'industrie. « Avec le GADM, nous utilisons l'information de plus de 100 000 vols effectués quotidiennement en toute sécurité pour détecter et traiter les problèmes opérationnels avant qu'ils ne posent des risques », explique M. de Juniac.

La plateforme d'échange des données de vol FDX contient les renseignements anonymisés de 4 millions de vol. De plus, avec la mise en place imminente du programme d'échange de données sur les incidents (IDX), les participants obtiendront des capacités d'analyse et d'évaluation comparative améliorées grâce à des données de sécurité anonymisées agrégées à l'échelle mondiale. L'IATA a aussi collaboré avec cent professionnels de la sécurité aérienne pour développer le système de taxonomie des incidents de sécurité (ISIT). L'ISIT permettra de mieux saisir le risque global à un niveau plus granulaire.

Les turbulences en vol constituent un risque bien connu. Avec l'augmentation du nombre de blessures subies par les passagers et le personnel de cabine, l'IATA constate le besoin de gérer ce risque croissant. En réponse, elle a lancé le programme Turbulence Aware, une plateforme mondiale qui permet de partager en temps réel des rapports de turbulences automatisés. Les essais opérationnels seront menés cette année par plusieurs compagnies aériennes, et le lancement est prévu pour 2020.



– 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 290 compagnies aériennes qui assurent 82 % du trafic aérien mondial.

- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <http://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fiche de renseignements sur la sécurité](#)

ⁱ 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 \$ US ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque, selon le chiffre le moins élevé, ou a été déclaré perte de coque.

ⁱⁱ En se basant sur l'augmentation du nombre de vols entre les deux années comparées.

ⁱⁱⁱ Les chiffres sur le nombre de décès et de vols proviennent de la firme Ascend Flightglobal.

^{iv} Le risque de décès mesure l'exposition d'un passager ou d'un membre d'équipage à un accident catastrophique qui entraîne la mort de toutes les personnes à bord. Le calcul du risque de décès ne tient pas compte de la taille de l'aéronef ou du nombre de passagers. La mesure concerne le pourcentage des personnes à bord qui sont décédées. On l'exprime comme étant le risque de décès par million de vols. Le risque de décès de 0,17 pour 2018 signifie qu'en moyenne, une personne devrait prendre l'avion chaque jour durant 241 ans avant d'être impliqué dans un accident qui entraînerait la mort d'au moins un passager. En moyenne, une personne devrait prendre l'avion tous les jours durant 16 581 ans pour être impliqué dans un accident causant la mort de 100 % des occupants.