



COMMUNIQUÉ

N° : 10

Le plus bas taux d'accidents d'avion de l'histoire – Il y a toujours place à l'amélioration, et les préoccupations régionales demeurent –

23 février 2011 (Tokyo) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié les données de performance de l'aviation au plan de la sécurité pour 2010, qui indiquent que le taux d'accidents pour les avions à réaction de fabrication occidentale est le plus bas jamais enregistré dans l'histoire de l'aviation.

Le taux mondial d'accidents en 2010 (mesuré en pertes de coques par millions de vols d'avions à réaction de fabrication occidentale) a été de 0,61. Cela équivaut à un accident pour 1,6 million de vols. Il s'agit d'une amélioration importante par rapport au taux de 0,71 enregistré en 2009 (un accident pour 1,4 million de vols). Le taux de 2010 est le plus faible de l'histoire de l'aviation, légèrement en-dessous du taux de 2006, soit 0,65. Si on compare la situation à celle d'il y a dix ans, le taux d'accidents a diminué de 42 % par rapport au taux enregistré en 2001. Une perte de coque est définie comme un accident qui entraîne la destruction de l'aéronef, ou des dommages substantiels tels que l'aéronef ne sera pas réparé.

« La sécurité est notre toute première priorité. Le fait d'obtenir le plus faible taux d'accidents de l'histoire de l'aviation démontre que cet engagement porte fruit. L'aviation est sécuritaire. Mais chaque perte de vie est une tragédie humaine qui nous rappelle que notre but ultime est l'élimination totale des accidents et des décès. Nous devons rester concentrés et déterminés à nous rapprocher de cet objectif année après année », a déclaré M. Giovanni Bisignani, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

En chiffres absolus, les résultats de 2010 sont les suivants :

- 2,4 milliards de personnes ont voyagé par avion en toute sécurité à bord de 36,8 millions de vols (28,4 millions par des avions à réaction, 8,4 millions par des avions à turbopropulseurs).
- 17 accidents avec perte de coque ont touché des avions à réaction de fabrication occidentale, contre 19 en 2009.
- Il y a eu 94 accidents (tous types d'aéronefs, de fabrication occidentale et orientale), comparé à 90 en 2009.
- 23 accidents mortels (tous types d'aéronefs) sont survenus, contre 18 en 2009.
- Il y a eu 786 décès, contre 685 en 2009.

La performance des compagnies membres de l'IATA a été meilleure que la moyenne de l'industrie, avec un taux d'accidents pour les avions à réaction de fabrication occidentale de 0,25. Ce taux correspond à un accident pour 4 millions de vols. Le système d'audit de la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) est devenu obligatoire pour les membres de l'IATA le 1^{er} avril 2009. La totalité des 234 transporteurs aériens membres de l'IATA figurent maintenant au registre de l'IOSA. Le registre de l'IOSA est ouvert à toutes les compagnies aériennes et il comporte actuellement plus de 350 transporteurs aériens.

« Les chiffres sont révélateurs. Durant la première année complète après que IOSA soit devenu obligatoire pour les membres de l'IATA, le taux d'accidents des transporteurs membres de l'IATA a été plus bas que jamais. Les données confirment que l'IOSA contribue à l'amélioration de la sécurité partout dans le monde. C'est une partie importante d'une vaste stratégie de sécurité qui touche les gouvernements et l'industrie, travaillant de concert pour réduire davantage le nombre d'accidents et de décès », a expliqué M. Bisignani.

Il y a des différences importantes entre les régions pour ce qui est du taux d'accidents avec perte de coque touchant les avions à réaction de fabrication occidentale.

- L'Amérique du Nord (0,10), l'Europe (0,45), l'Asie du Nord (0,34) et la Communauté des États indépendants (0,0) ont connu une performance meilleure que la moyenne mondiale (0,61).
- Le taux en Asie-Pacifique a été supérieur à la moyenne mondiale en 2010, à 0,80, soit environ le même que l'année précédente (0,86).
- La région Moyen-Orient et Afrique du Nord a vu son taux d'accidents baisser de façon importante, s'établissant à 0,72 (contre 3,32 en 2009), avec seulement un accident impliquant un transporteur de la région.
- La région Amérique latine et Caraïbes a enregistré un taux d'accidents plus élevé, à 1,87, quatre transporteurs de la région ayant été impliqués dans des accidents, contre un taux nul en 2009.
- L'Afrique a eu un taux d'accidents de 7,41, ce qui est moins élevé que le taux de 9,94 enregistré en 2009. Bien qu'on observe des améliorations, l'Afrique est encore la région qui a le pire taux au monde. Il y a eu en 2010 chez les transporteurs africains quatre accidents avec perte de coque touchant des avions à réaction de fabrication occidentale. Les transporteurs d'Afrique représentent 2 % du trafic mondial, mais 23 % des accidents avec perte de coque touchant des avions à réaction de fabrication occidentale.

Sécurité en Afrique

En 2010, le taux d'accidents des transporteurs certifiés IOSA en Afrique (tous types d'avions confondus) était de 50 % meilleur que le taux observé chez les transporteurs non certifiés IOSA. Parmi les efforts de l'IATA en Afrique, il y a le Programme pour la sécurité des opérations en Afrique (IPSOA). IPSOA fait en sorte que les outils d'analyse des données de vol soit disponibles pour tous les transporteurs IATA d'Afrique, et depuis le dernier trimestre de 2010, tous les transporteurs IATA ont mis en place cet outil de sécurité essentiel. L'IPSOA fournira à l'IATA les données nécessaires pour mettre au point des programmes de sécurité visant des problèmes spécifiques à la région.

« L'aviation doit être aussi sécuritaire dans toutes les régions du monde. Un taux d'accidents en Afrique plus de 12 fois plus élevé que la moyenne mondiale est inacceptable. Des améliorations sont possibles. Les transporteurs d'Afrique membres de l'IATA ont eu des performances sensiblement meilleures que les compagnies africaines non membres de l'IATA. J'encourage tous les gouvernements de la région à utiliser l'outil IOSA pour améliorer les performances de la région », a soutenu M. Bisignani.

Une analyse des causes des accidents survenus en 2010 a porté sur plusieurs domaines :

Les sorties de piste, soit les cas où l'aéronef sort de la piste au cours du décollage ou de l'atterrissage, ont encore une fois constitué la cause la plus fréquente d'accidents, représentant 21 % de tous les accidents en 2010 (contre 26 % en 2009). Le nombre d'accidents liés à des sorties de piste pour l'ensemble de l'industrie a diminué de 13 % (20, comparé à 23 en 2009) et les membres de l'IATA ont réduit de 43 % le nombre d'accidents liés à des sorties de piste depuis 2008 (4, contre 7 en 2008).

Les analyses de l'IATA révèlent qu'environ 35 % des sorties de piste à l'atterrissage sont survenues sur des pistes mouillées. Une autre cause majeure de sortie de piste à l'atterrissage est une « approche instable », lorsque l'aéronef approche trop vite, trop haut, ou qu'il touche terre au-delà du point de contact voulu. L'IATA collabore avec l'industrie et les autorités réglementaires pour contrer ce problème de sécurité.

En 2009, l'IATA a lancé sa trousse de réduction des risques de sortie de piste (RERR) qui propose une documentation de référence de haut niveau ainsi que des analyses approfondies des données d'accidents liés à des sorties de piste et une compilation des facteurs importants de risque. La trousse fournit aussi des recommandations pour les exploitants, les pilotes, les aéroports, les gestionnaires de la circulation aérienne et les autorités réglementaires. Une mise à jour importante de la trousse RERR est prévue pour le printemps 2011 et rassemblera toutes les organisations internationales importantes vouées à la sécurité en un effort commun pour éliminer ce type d'accident.

Les dommages au sol ont représenté 11 % de tous les accidents en 2010, une amélioration par rapport à la proportion de 17 % enregistrée en 2008, au moment où l'IATA a mis en place l'ISAGO, le Programme d'audit de la sécurité des opérations au sol de l'IATA, afin de s'attaquer au problème. L'ISAGO est la première norme mondiale de l'industrie portant sur la surveillance et la vérification des compagnies de service d'escorte. Le programme, qui comporte plus de 400 normes, a été lancé en février 2008 et les premiers audits ont été effectués en mai de la même année. À ce jour, 288 audits ont été effectués et 56 fournisseurs opérant dans 81 sites différents ont été inscrits au registre ISAGO. Le programme a reçu un large appui de plusieurs aéroports et autorités de l'aviation et il a été rendu obligatoire au Liban et en Turquie.

Données permettant des améliorations supplémentaires

D'autres améliorations de la performance de sécurité de l'industrie aérienne seront obtenues grâce aux données qui peuvent aider les compagnies aériennes à identifier les tendances et mettre en place des mesures de prévention. L'IATA a mis sur pied le Centre mondial d'information sur la sécurité (GSIC) en 2010. Ce site web interactif offre un guichet unique combinant les données de sécurité de différentes sources, telles que les audits IOSA et ISAGO, les analyses de données de vol, les rapports des pilotes et les enquêtes d'accident, sans compromettre la confidentialité commerciale.

« La sécurité représente un défi constant. L'industrie et les gouvernements doivent accentuer leurs efforts en vue de partager les données. En 2010, l'IATA a mis sur pied le GSIC, offrant à ses membres un accès sans précédent à l'information relative à la sécurité. Plus de 430 organisations ont déjà soumis des données de sécurité au GSIC, et plus de 50 % des transporteurs membres de l'IATA y participent. Une expansion importante du GSIC est prévue pour les prochaines années et l'industrie en récoltera les bénéfices », explique M. Bisignani.

En septembre 2010, l'IATA a signé un accord historique avec l'Organisation de l'aviation civile internationale, le département américain des Transports et la Commission de l'Union européenne visant à mettre sur pied un système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité. Ce premier partenariat mondial public-privé échangera des renseignements sur la sécurité en vue d'améliorer la sécurité et de réduire les risques.

« La sécurité n'est pas un enjeu compétitif parmi les transporteurs ou les gouvernements. L'amélioration est dans l'intérêt de tous. En partageant les données et les bonnes pratiques, nous continuerons à obtenir des améliorations et à rendre l'industrie encore plus sûre », selon M. Bisignani.

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 230 compagnies aériennes qui assurent 93 % du transport aérien international régulier.
- 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 coque 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 2011.
- 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 : l'initiative 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) et du système FDX (Échange des données de vol de l'IATA). De plus, la base de données sur les dommages au sol s'ajoutera au GSIC.