



COMMUNIQUÉ

N° : 8

2012, meilleure année de l'histoire pour la sécurité aérienne – L'Afrique au centre des préoccupations –

28 février 2013 (Montréal) – L'Association du transport aérien international (IATA) a annoncé qu'en 2012, le taux mondial d'accidents avec perte de coque des avions à réaction de fabrication occidentale a été le plus faible de l'histoire de l'aviation.

- En 2012, le taux d'accidents des avions à réaction de fabrication occidentale (mesuré en pertes de coque par million de vols) a été de 0,20, ce qui représente un accident pour 5 millions de vols.
- Il s'agit d'une amélioration de 46 % par rapport à 2011, alors que le taux d'accidents était de 0,37, soit un accident pour 2,7 millions de vols.
- Aucun accident d'avion à réaction de fabrication occidentale avec perte de coque n'a été enregistré chez les quelque 240 compagnies aériennes membres de l'IATA.

« Le niveau de sécurité de l'industrie en 2012 constitue un record historique. Chaque jour, environ 100 000 vols atteignent leur destination en toute sécurité. Les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les avionneurs et les autorités réglementaires en matière de sécurité travaillent de concert pour rendre chaque vol aussi sûr que possible. Leur volonté à toute épreuve et leur coopération ont rendu les voyages aériens remarquablement sûrs. Néanmoins, il reste du travail à accomplir. Chaque accident est un accident de trop, et chaque décès est un drame humain. Le premier vol aérien commercial a été effectué le 1^{er} janvier 1014. Depuis lors, l'industrie aérienne a fait de l'amélioration continue de la sécurité sa priorité absolue », a déclaré M. Tony Tyler, directeur général et chef de la direction de l'IATA.

La sécurité en chiffres :

- Près de 3 milliards de personnes voyagent en toute sécurité sur 37,5 millions de vols (29,8 millions par avion à réaction, 7,7 millions par turbopropulseur).
- Il y a eu 75 accidents (tous types d'aéronefs confondus, de fabrication orientale et occidentale), par rapport à 92 en 2011.
- Il y a eu 15 accidents mortels (tous types d'aéronefs confondus), contre 22 en 2011.
- On déplore 6 accidents avec perte de coque pour les avions à réaction de fabrication occidentale, contre 11 en 2011.
- Parmi ces 6 accidents, 3 ont causé des décès, par rapport à 5 en 2011.
- Il y a eu 414 décès en 2012, contre 486 en 2011.
- Le taux de décès a légèrement augmenté, atteignant 0,08 par million de passagers, par rapport à 0,07 en 2011, pour les vols d'avions à réaction de fabrication occidentale.

- Chez les compagnies aériennes membres de l'IATA, le taux d'accidents est inférieur à la moyenne de l'industrie pour tous les types d'aéronefs (0,71 accident par million de vols, par rapport à 2,01), ce qui représente 13 des 75 accidents.

IOSA

Les transporteurs aériens qui figurent au registre du système d'audit de la sécurité des opérations de l'IATA (IOSA) n'ont eu à déplorer aucun accident avec perte de coque pour les avions à réaction de fabrication occidentale. Le taux total d'accidents (tous types d'aéronefs confondus) chez les transporteurs inscrits à l'IOSA a été 4,3 fois meilleur que chez les transporteurs non inscrits à l'IOSA (0,96 contre 4,11). À ce jour, 381 compagnies aériennes sont inscrites au registre IOSA (www.iata.org/registry). L'IOSA est une condition obligatoire d'adhésion pour les quelque 240 membres de l'IATA. Le fait que quelque 140 compagnies non membres de l'IATA figurent au registre IOSA indique clairement que l'IOSA est devenu la référence mondiale en matière de gestion de la sécurité de l'exploitation des compagnies aériennes.

« L'IOSA a encore démontré son effet positif sur la sécurité de l'aviation. Les transporteurs inscrits au registre IOSA ont enregistré un taux d'accidents plus de 4 fois meilleur que ceux qui ne sont pas inscrits au registre. Non seulement les transporteurs IOSA ont un taux d'accidents plus faible, mais les accidents qu'ils subissent sont moins graves, quant au nombre de décès et aux dommages aux aéronefs » a expliqué M. Tyler.

En 2012, l'IATA a poursuivi son travail en collaboration avec les compagnies membres en vue de mettre au point un système IOSA amélioré. L'IOSA amélioré comporte une dimension supplémentaire relative au programme interne d'assurance qualité des compagnies aériennes, afin que ces dernières mettent en œuvre une méthode d'autoaudit fondée sur les principes de l'IOSA.

Faits saillants régionaux – taux de pertes de coque des avions à réaction de fabrication occidentale

- Les régions qui suivent ont obtenu des résultats meilleurs que le taux mondial de pertes de coque pour les avions à réaction de fabrication occidentale (0,20) : Communauté des États indépendants (CÉI) (0,0); Europe (0,15); Moyen-Orient et Afrique du Nord (0,0); Amérique du Nord (0,0); et Asie du Nord (0,0).
- Les régions qui suivent ont enregistré une amélioration de leur performance de sécurité en 2012, par rapport à 2011 : CÉI (de 1,06 à 0,00); Amérique latine et Caraïbes (de 1,28 à 0,42); Moyen-Orient et Afrique du Nord (de 2,02 à 0,0); et Amérique du Nord (de 0,10 à 0,0).
- Les régions suivantes déplorent une dégradation des performances de sécurité en 2012, par rapport à 2011 : Afrique (de 3,27 à 3,71); Asie-Pacifique (de 0,25 à 0,48); et Europe (de 0,0 à 0,15).
- La région Amérique latine et Caraïbes a enregistré une amélioration pour la deuxième année consécutive (0,42 contre 1,28), mais le taux d'accidents de la région demeure plus élevé que la moyenne mondiale.
- L'Afrique a enregistré un taux d'accidents plus élevé, passant de 3,27 en 2011 à 3,71 en 2012, et demeure de loin la région affichant la pire performance.

Sécurité en Afrique

En Afrique, le taux d'accidents avec perte de coque des avions à réaction de fabrication occidentale a été plus élevé en 2012 qu'en 2011 (3,71 contre 3,27). Le taux d'accidents de la région, tous types d'aéronefs confondus, a plus que doublé (12,44 accidents par million de vols, plutôt que 6,17 en 2011), soit 13 accidents en 2012 (en hausse, par rapport à 8 accidents en 2011).

Les compagnies africaines inscrites au registre IOSA n'ont subi aucun accident.

« L'Afrique est un continent divisé en ce qui concerne la sécurité. Les compagnies aériennes inscrites au registre IOSA ont des résultats équivalents ou supérieurs à la moyenne de l'industrie. Mais la performance globale du continent est loin d'être satisfaisante. On devrait pouvoir voyager en Afrique avec autant de sécurité que dans n'importe quelle autre partie du monde », affirme M. Tyler.

En mai 2012, l'IATA, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et plusieurs autres organisations se sont engagées à mettre en place un Plan d'action stratégique pour l'amélioration en Afrique, en vue de s'attaquer aux lacunes en matière de sécurité et de renforcer la surveillance réglementaire dans la région d'ici 2015. Le Plan a été adopté en juillet dans le cadre de la Déclaration d'Abuja lors de la rencontre ministérielle sur la sécurité et la sûreté de l'aviation de l'Union africaine, et entériné par l'Assemblée de l'Union africaine en janvier 2013.

« Les intervenants sont unis dans leur engagement visant à procurer à toute l'Afrique un niveau de sécurité de classe mondiale par l'adoption de normes globales. L'adoption de la Déclaration d'Abuja est une étape clé de cette démarche », explique M. Tyler. L'imposition de l'IOSA par les États d'Afrique est essentielle à la réussite de ce plan.

Analyse des accidents

Les sorties de piste, c'est-à-dire lorsqu'un aéronef quitte la piste lors de l'atterrissage ou du décollage, représentent le type d'accidents le plus courant en 2012 (28 % du total des accidents). La majorité des sorties de piste (82 %) surviennent après une approche stable lorsqu'un aéronef touche la piste plus loin que le point normal d'atterrissage, ou lorsque les freins ne sont pas actionnés assez rapidement, ou parce que le contrôle directionnel n'est pas maintenu après l'atterrissage.

Ce type d'accidents constitue toujours un problème pour l'industrie. Malgré une augmentation du taux de sorties de piste en 2012, la tendance sur cinq ans demeure à la baisse (28 en 2008; 23 en 2009; 20 en 2010; 17 en 2011; 21 en 2012). En 2013, l'IATA va poursuivre ses efforts auprès des partenaires de l'industrie pour appuyer les séminaires régionaux sur la sécurité des pistes et pour mettre à jour la trousse de réduction des risques de sortie de piste de l'IATA (RERR). De plus, l'IOSA exige maintenant que les compagnies aériennes utilisent les programmes d'Analyse des données de vol (FDA) qui peuvent aider à repérer les signes précurseurs des sorties de piste.

Perte de contrôle en vol

Les pertes de contrôle en vol (LOC-I) ne constituent pas la catégorie d'accidents la plus fréquente (en 2008, il y a eu 14 accidents associés à des LOC-I, puis : 9 en 2009, 10 en 2012, 8 en 2011 et 6 en 2012). Toutefois, les accidents associés à des LOC-I sont ceux qui causent le plus de décès (43 % de tous les accidents mortels et 60 % des décès de 2008 à 2012). L'IATA travaille avec ses partenaires de l'industrie pour mettre en place un programme mondial de prévention des LOC-I qui aidera les exploitants à mieux comprendre les facteurs contribuant à ces événements. De plus, le programme offrira des orientations en vue d'une meilleure formation des pilotes et établira un processus de rétroaction pour l'Initiative de formation et de qualification de l'IATA (ITQI).

Partage de l'information

Le partage de l'information est essentiel pour identifier les tendances qui pourraient révéler des problèmes de sécurité. En 2009, l'IATA a inauguré le Centre mondial d'information sur la sécurité (GSIC). Ce centre compile les renseignements sur l'exploitation et la sécurité provenant de sept bases de données différentes. Cela comprend les données sur les accidents, les rapports sur la sécurité opérationnelle, les recommandations des audits du système IOSA et du Système d'audit de la sécurité des opérations au sol de l'IATA (ISAGO), les données du système Flight Data eXchange (FDX), le contenu d'une base de données sur les dommages au sol subis par les aéronefs, ainsi que le contenu d'une nouvelle base de données sur les rapports concernant la sécurité opérationnelle en cabine. Plus de 460 organisations dans le monde alimentent le GSIC en information. Poursuivant le travail du GSIC, l'IATA met en place une nouvelle initiative de gestion des données d'exploitation, comprenant les

données du GSIC et étendant la gestion des données à d'autres domaines, tels que les opérations et les infrastructures.

« La cueillette et l'analyse des données est à la base de tous les efforts en matière de sécurité Plus nous comprenons comment surviennent les accidents et les incidents, mieux nous pouvons identifier les facteurs de risque. Cela nous permet d'adopter des mesures de mitigation avant que les risques deviennent des problèmes de sécurité pouvant causer des accidents », soutient M. Tyler.

« Sur une durée correspondant à un peu plus d'une vie humaine, les voyages aériens sont passés d'une activité à haut risque à un acte courant de la vie quotidienne. Alors que l'aviation commerciale se prépare à entrer dans son second siècle d'existence, nous devons être à la hauteur des idéaux des pionniers de l'industrie et renouveler notre engagement de rendre l'aviation toujours plus sûre », a conclu M. Tyler.

– IATA –

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 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.
- 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, incluant une décision d'ordre financier de la part du propriétaire.
- Le 1^{er} janvier 1914, la St. Petersburg-Tampa Airboat Line est devenu la première liaison aérienne régulière au monde, reliant St. Petersburg et Tampa, en Floride.
- Les taux d'accidents mentionnés ici sont ceux publiés dans le Rapport sur la sécurité de l'IATA pour l'année indiquée.