



COMMUNIQUÉ

No : 7

2023, année la plus sécuritaire en aviation selon plusieurs critères

28 février 2024 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié son [rapport annuel sur la sécurité de l'aviation](#) dans le monde pour l'année 2023. L'aviation continue de progresser en matière de sécurité et selon plusieurs paramètres, 2023 obtient les meilleurs résultats jamais enregistrés.

Il n'y a pas eu de perte de coque ou d'accident mortel impliquant des avions à réaction en 2023. Cependant, il y a eu un accident mortel impliquant un aéronef à turbopropulseur, causant 72 décès. Il y a eu 37 millions de mouvements d'aéronef en 2023 (jets et turbopropulseurs), soit une augmentation de 17 % par rapport à l'année précédente.

Faits saillants du rapport :

- Le taux global d'accidents était de 0,80 par million de secteurs de vol en 2023 (un accident pour 1,26 million de vols), ce qui représente une amélioration comparativement au taux de 1,30 en 2022, et le taux le plus faible en plus d'une décennie. Ce taux est meilleur que la moyenne mobile sur cinq ans (2019-2023) qui s'établit à 1,19 (en moyenne un accident pour chaque tranche de 880 293 vols).
- Le risque de décès s'est amélioré, passant de 0,11 en 2022 à 0,03 en 2023, la moyenne sur cinq ans pour la période de 2019-2023 étant de 0,11. Avec un tel niveau de sécurité, en moyenne, une personne devrait prendre l'avion chaque jour durant 103 239 années pour être victime d'un accident mortel.
- Les compagnies aériennes membres de l'IATA et les compagnies inscrites au registre du système de vérification de la sécurité opérationnelle (IOSA) n'ont eu aucun accident mortel en 2023.
- Un accident mortel impliquant un aéronef à turbopropulseur s'est produit en 2023, causant 72 décès. C'est moins que les cinq accidents survenus en 2022. Et c'est une amélioration par rapport à la moyenne sur cinq ans de la période 2019-2023.

« La performance de sécurité en 2023 démontre encore que l'avion est le mode de transport le plus sûr. L'aviation fait de la sécurité sa priorité absolue, et cela se reflète dans les résultats de 2023. Les activités des avions à réaction n'ont donné lieu à aucune perte de coque et aucun décès. On a aussi enregistré en 2023 le plus faible risque de décès et le plus faible taux "tous accidents". Toutefois, un seul accident impliquant un turbopropulseur a causé 72 décès, ce qui nous rappelle que nous ne pouvons jamais tenir la sécurité pour acquise. Et deux accidents majeurs au cours du premier mois



de 2024 prouvent que même si l'aviation est l'une des activités les plus sûres, on peut toujours faire mieux. C'est ce que nous avons fait tout au long de notre histoire. Et nous allons continuer à rendre l'aviation encore plus sécuritaire », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

TYPE D'ACCIDENT	2023	2022	MOYENNE SUR 5 ANS (2019-2023)
Taux « tous accidents » (accidents par million de vols)	0,80 (1 accident pour 1,26 million de vols)	1,30 (1 accident pour 0,77 million de vols)	1,19 (1 accident pour 0,88 million de vols)
Taux « tous accidents » chez les compagnies aériennes membres de l'IATA	0,77 (1 accident pour 1,30 million de vols)	0,58 (1 accident pour 1,72 million de vols)	0,73 (1 accident pour 1,40 million de vols)
Nombre total d'accidents	30	42	38
Accidents mortels	1 (0 jet et 1 turbopropulseur)	5 (1 jet et 4 turbopropulseurs)	5
Décès	72	158	143
Risque de décès	0,03	0,11	0,11
Risque de décès chez les membres de l'IATA	0,00	0,02	0,04
Pertes de coque de jet (par million de vols)	0,00 (1 accident majeur pour 0,00 million de vols)	0,24 (1 accident majeur pour 4,11 millions de vols)	0,14 (1 accident majeur pour 4,94 millions de vols)
Pertes de coque de turbopropulseur (par million de vols)	0,57 (1 perte de coque pour 1,76 million de vols)	1,76 (1 perte de coque pour 0,57 million de vols)	1,21 (1 perte de coque pour 1,03 million de vols)
Nombre total de vols (million)	37,7	32,2	32,9

Performance de sécurité des régions

Le taux « tous accidents » en 2023 s'est amélioré par rapport à 2022 dans toutes les régions sauf l'Amérique du Nord et l'Asie-Pacifique. Aucune région n'a subi une perte de coque d'avion à réaction en 2023. L'Asie-Pacifique a enregistré une perte de coque de turboréacteur mortelle, un accident impliquant une perte de contrôle au Népal en janvier 2023 et causant 72 pertes de vie. Par conséquent, toutes les régions, à l'exception de l'Asie-Pacifique, ont enregistré un risque de décès nul en 2023.

- **Amérique du Nord** : le taux « tous accidents » est passé de 0,53 par million de secteurs de vol en 2022 à 1,14 en 2023, mais il s'est maintenu inférieur à la moyenne sur cinq ans, soit 1,21. La plus grande proportion des accidents de 2023 était liée à l'effondrement du train d'atterrissage.
- **Asie-Pacifique** : le taux « tous accidents » a augmenté, passant de 0,56 par million de secteurs de vol en 2022 à 0,78 en 2023, mais il était meilleur que la moyenne sur cinq ans, soit 1,06. Le risque de décès par million de vols a augmenté chez les exploitants d'Asie-Pacifique, passant de 0,00 en 2022 à 0,16 en 2023, en raison de l'accident mortel survenu au Népal en janvier 2023, par suite d'une perte de contrôle en vol.
- **Afrique** : le taux « tous accidents » s'est amélioré, passant de 10,88 par million de secteurs de vol en 2022 à 6,38 en 2023, ce qui est meilleur que la moyenne sur cinq ans qui s'établit à 7,11. En 2023, il n'y a pas eu de décès. La région n'a subi aucune perte de coque ou accident mortel depuis 2020. De plus, 2023 marque la cinquième fois que l'Afrique signale zéro accident mortel de turbopropulseur, la première fois remontant à 2015. Dans le cadre de l'initiative [Focus Africa](#), l'IATA a mis en place le programme [CASIP](#) pour améliorer la sécurité de l'aviation en Afrique. Le programme CASIP établit des partenariats avec des États pour étendre la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Le plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le plan AFI régional pour la mise en œuvre efficace des SARP de l'OACI ont haussé le seuil minimum de mise en œuvre des SARP à 75 % ou plus (plutôt que 60 %). Seulement 12 des 54 États d'Afrique respectent ce nouveau seuil, ce qui démontre la nécessité d'importantes améliorations.
- **Moyen-Orient et Afrique du Nord** : le taux « tous accidents » s'est amélioré, passant de 1,30 accident par million de secteurs en 2022 à 1,16 en 2023. Ce taux demeure légèrement supérieur à la moyenne sur cinq ans qui s'établit à 0,96. Bien qu'il n'y ait eu aucun accident lié aux [interférences du système mondial de navigation par satellite \(GNSS\)](#), cet enjeu est devenu une source de préoccupation critique dans la région.
- **Communauté des États indépendants** : le taux « tous accidents » s'est amélioré, passant de 2,16 accidents par million de secteurs en 2022 à 1,09 en 2023. Ce taux est meilleur que la moyenne sur cinq ans, soit 3,19 accidents par million de secteurs. Notez que les secteurs de vol de la CEI pourraient être révisés davantage que normalement lorsque le nombre réel de secteurs de vol effectués sera connu. Cela affectera aussi le calcul du taux d'accidents et du risque de décès.
- **Europe** : le taux « tous accidents » s'est amélioré, passant de 0,98 accident par million de secteurs en 2022 à 0,48 en 2023. Ce taux est meilleur que la moyenne régionale sur cinq ans, soit 0,77 accident par million de secteurs. La région présente un risque de décès de zéro

depuis 2018. La plus grande proportion d'accidents était liée à l'effondrement du train d'atterrissage.

- **Asie du Nord** : le taux « tous accidents » s'est amélioré, passant de 0,45 accident par million de secteurs en 2022 à 0,00 en 2023, ce qui est meilleur que la moyenne sur cinq ans de 0,16 accident par million de secteurs. Le risque de décès s'est aussi amélioré, passant de 0,23 en 2022 à 0,00 en 2023.
- **Amérique latine et Caraïbes** : en 2023, la région a inversé la tendance d'augmentation des accidents des années précédentes. Le taux « tous accidents » par million de secteurs de vol est passé de 4,47 en 2022 à 0,37 en 2023, ce qui est meilleur que la moyenne de 1,91 sur cinq ans.

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

RÉGION	2023	2022	2019-2023
Afrique	0,00	0,00	0,28
Asie-Pacifique	0,00	0,00	0,19
Communauté des États indépendants (CEA)	0,00	1,18	0,65
Europe	0,00	0,16	0,15
Amérique latine et Caraïbes	0,00	1,43	0,29
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,00	0,00
Amérique du Nord	0,00	0,00	0,04
Asie du Nord	0,00	0,46	0,12
Mondial	0,00	0,24	0,14

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

RÉGION	2023	2022	2019-2023
Afrique	2,42	9,40	5,04
Asie-Pacifique	0,87	0,00	0,28
Communauté des États indépendants (CEA)	0,00	0,00	11,40
Europe	0,00	0,00	0,00
Amérique latine et Caraïbes	0,00	5,64	1,86
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,00	0,00
Amérique du Nord	0,00	0,00	0,35
Asie du Nord	0,00	0,00	0,00
Mondial	0,57	1,76	1,21

Programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA)

L'[IOSA](#) est la norme mondiale de l'industrie en matière de sécurité opérationnelle des compagnies aériennes. La norme est aussi utilisée par plusieurs autorités de l'aviation pour leurs programmes réglementaires de sécurité.

- Actuellement, 425 exploitants figurent au [registre IOSA](#), dont 100 compagnies non membres de l'IATA.
- Le taux « tous accidents » des compagnies aériennes figurant au registre IOSA en 2023 était 56 % meilleur que le taux des compagnies non inscrites à l'IOSA (0,69 contre 1,08).
- Le taux moyen d'accidents des compagnies IOSA sur la période 2019-2023 était de 0,84 par million de secteurs, ce qui est près de trois fois meilleur que le taux de 2,24 des compagnies non inscrites à l'IOSA.
- Les 19 accidents impliquant des compagnies IOSA n'ont causé aucune perte de coque et aucun décès.

« Les transporteurs inscrits au registre IOSA n'ont subi aucune perte de coque ou accident mortel en 2023. Depuis 2005, le taux "tous accidents" des compagnies aériennes figurant au registre IOSA est près de trois fois meilleur que celui des compagnies non inscrites au registre IOSA. Cette



performance soutenue démontre que la mise en œuvre de normes mondiales améliore la sécurité. L'IOSA s'est récemment converti à un modèle basé sur le risque, qui se concentre sur les risques de sécurité pertinents tout en maintenant un niveau de sécurité de base. Ainsi, l'IOSA deviendra un outil encore plus puissant pour aider les compagnies aériennes et les agences de réglementation à maintenir et à améliorer les niveaux de performance de sécurité très élevés », selon M. Walsh.

La sécurité, une responsabilité partagée

Une forte culture de sécurité au sein de l'industrie aérienne est essentielle pour l'amélioration continue de tous les aspects des opérations. Il est essentiel de créer un environnement qui favorise le signalement transparent et prompt des incidents et accidents pour être en mesure de repérer les problèmes systémiques et prévenir les futurs incidents. À cet égard, l'IATA est active sur deux fronts :

- **Améliorer la culture de sécurité des compagnies aériennes** : en 2023, l'IATA a institué la [Charte du leadership en sécurité](#), conçue pour renforcer la culture de sécurité des organisations grâce à l'engagement des dirigeants des compagnies aériennes envers les huit principes de leadership en sécurité de l'IATA. À ce jour, 45 compagnies aériennes ont signé la charte.
- **Encourager les États à fournir des rapports d'accidents complets, publics et en temps opportun** : une analyse de l'IATA des enquêtes d'accidents effectuées de 2018 à 2022 a démontré qu'à peine plus de la moitié des incidents font l'objet d'une enquête et rendu publics conformément à la Convention de Chicago. Cette non-observance empêche les différents intervenants de l'industrie aérienne d'accéder à de l'information vitale qui pourrait améliorer grandement la sécurité des vols.

« L'amélioration de la sécurité et la prévention des accidents dépendent des leçons tirées des accidents passés. Pour les compagnies aériennes, cela veut dire qu'il faut favoriser une forte culture de sécurité, dans laquelle chaque employé se sent responsable de la sécurité et est motivé, et doit signaler l'information reliée à la sécurité. Pour les États, cela suppose de fournir des rapports d'accident publics, complets, et en temps opportun. Sur les 226 accidents survenus au cours des six dernières années, seulement 121 rapports finaux ont été rendus accessibles. Cette lacune représente un mépris de la Convention de Chicago, mais en plus, elle compromet la sécurité de nos passagers et de nos équipages. Les gouvernements et leurs agences doivent accentuer leurs efforts », poursuit M. Walsh.

Approche fondée sur les données

Les données nécessaires au rapport annuel de l'IATA sur la sécurité sont recueillies au moyen du [programme mondial de gestion des données de l'aviation de l'IATA](#) (GADM), qui constitue le programme d'échange de données de l'aviation le plus diversifié au monde. Les données recueillies dans les bases de données du GADM incluent 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.

« En analysant les données de plus de 100 000 vols chaque jour, au moyen du GADM, l'IATA aborde les enjeux de sécurité avant qu'ils ne deviennent des problèmes, ce qui améliore continuellement la sécurité. Par exemple, nous avons détecté une augmentation considérable des incidents liés aux



interférences du système mondial de navigation par satellite (GNSS), dont nous nous occupons maintenant pour aider les principales agences de réglementation, comme l'AESA », conclut M. Walsh.

- IATA -

Pour plus d'information, 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 300 compagnies aériennes qui assurent 83 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez visiter notre page Twitter – <https://twitter.com/iata> – pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fiche de renseignements sur la sécurité](#)
- Définitions :
 - **Le risque de décès** est une mesure de l'exposition d'un passager ou d'un membre d'équipage à un accident catastrophique sans survivant. Le calcul du risque de décès ne tient pas compte de la taille de l'aéronef ou du nombre de personnes à bord. Ce qui est mesuré est le pourcentage de décès parmi les personnes présentes à bord.
 - **Accident**: 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 \$ ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque, selon le chiffre le moins élevé, ou a été déclaré perte de coque.
 - **Une perte de coque** est un accident dans lequel l'aéronef a été détruit ou substantiellement endommagé, et qui ne sera pas réparé pour une raison ou une autre, notamment une décision financière du propriétaire.
- En plus des améliorations importantes de la sécurité obtenues depuis 2005, les statistiques de performance de sécurité montrent à l'évidence qu'il y a une amélioration masquée liée aux pressions inflationnistes. Comme les critères d'accident n'ont pas été ajustés depuis 2005, des accidents moins graves sont maintenant pris en compte dans l'évaluation de la performance de sécurité.