



NOTE DE TRAVAIL

**CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE
L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE
POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 1 : Le point sur l'état actuel de la sécurité de l'aviation

Sujet 1.1

**TENDANCES MONDIALES ET RÉGIONALES DANS LE DOMAINE
DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION**

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

L'industrie du transport aérien a réalisé d'énormes améliorations dans le domaine de la sécurité de l'aviation internationale. Néanmoins, des événements récents ont montré que les façons traditionnelles d'aborder la sécurité ont des limites et qu'il est nécessaire de faire appel à de nouvelles formules pour empêcher que le nombre de décès et d'accidents augmente à mesure que le trafic s'accroît.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 La sécurité du système aéronautique international s'est énormément améliorée au cours des 60 dernières années. Le taux de passagers tués, qui était de 4,88 par 100 millions de passagers-milles en 1945, est tombé à 0,04 en 1995. En 50 ans, le risque d'accident mortel auquel sont exposés les voyageurs a donc été divisé par 100.

1.2 La sécurité s'est encore améliorée ces dernières années. Selon une autre mesure, le taux d'accidents entraînant le décès de passagers dans des vols réguliers (excluant les accidents imputables à des actes d'intervention illicite) est passé de 0,12 par 100 000 vols en 1995 à 0,04 en 2004, soit une diminution de 66 %. Durant la même période, le nombre d'accidents mortels dans l'ensemble des vols effectués par des aéronefs à voilure fixe est descendu de 86 à 62, et le nombre d'accidents mortels sur les services aériens réguliers est passé de 31 à 12. En 2004, 208 passagers ont subi des blessures mortelles dans des vols réguliers (excluant les décès imputables à des actes d'intervention illicite) ; ce nombre est le plus bas depuis 1945.

(6 pages)

DGCA_06_WP_02_FULL_FR_EDENPROD_#18904_v1.DOC

1.3 Ces réductions importantes du nombre d'accidents et de décès ont été réalisées alors que le trafic a augmenté de quelque 27 % entre 1995 et 2004.

1.4 Les accidents ne se produisent pas uniformément d'une région à l'autre. Pour donner une image plus complète, des taux régionaux ont été établis à partir de moyennes sur cinq ans afin de compenser l'instabilité inhérente aux taux annuels d'accidents dans les régions où le trafic est peu élevé, comme l'Afrique et le Moyen-Orient. Dans ces régions, les taux annuels d'accidents dépendent fortement des événements d'une année donnée et ne devraient pas être utilisés.

1.5 Les moyennes sur cinq ans présentent des différences sensibles. Par exemple, l'Afrique a affiché quelque cinq accidents mortels par million de départs pour la période 2000-2004. Ce taux est plus de six fois la moyenne mondiale qui est de 0,8. Par ailleurs, il est aussi plus élevé que celui de la période quinquennale précédente qui était de 3,6. Le taux pour le Moyen-Orient a été de 1,8, légèrement plus élevé que le taux de 1,7 pour l'Amérique du Sud et les Caraïbes. Le taux moyen pour les Régions Asie et Pacifique est de 1, juste au-dessus de la moyenne mondiale de 0,8. L'Europe (0,6) et l'Amérique du Nord, soit les États-Unis et le Canada, (0,4) affichent des taux inférieurs à la moyenne mondiale.

1.6 L'amélioration générale du niveau de sécurité peut être constatée dans la diminution du taux mondial moyen d'accidents mortels sur les vols réguliers, qui est passé de 1,3 pour la période 1995-1999 à 0,8 pour 2000-2004.

1.7 L'analyse des données sur les accidents montre que les efforts pour prévenir les accidents par impact sans perte de contrôle (CFIT) ont été fructueux. En 2004, pour la première fois depuis 1990, il n'y a pas eu d'accidents CFIT d'aéronefs de plus de 27 000 kg. Le nombre d'accidents CFIT de petits aéronefs à voilure fixe est passé de 39 en 1995 à 11 en 2004.

1.8 Le succès des efforts pour prévenir les CFIT a été tel que, pour la plus grande partie de la décennie 1995-2004, la réduction du nombre d'accidents mortels a été largement attribuable à la prévention des accidents CFIT. Les initiatives prises durant cette même période pour réduire les autres catégories d'accidents n'ont pas encore connu de résultats de cet ordre. Sans nouvelle percée en matière de sécurité, il est probable que le nombre d'accidents non CFIT augmentera en proportion avec l'accroissement du trafic.

1.9 Les données sur les accidents pour la période 2004-2005 semblent accentuer cette préoccupation. Par comparaison avec 2003, le nombre d'accidents mortels sur les vols réguliers a augmenté. En 2004, il y en a eu 12 par rapport à 10 en 2003. Pour 2005, les données disponibles à la fin décembre montrent 21 accidents mortels au total, soit une augmentation de 75 % par rapport à l'année précédente et de 110 % par rapport à 2003.

1.10 De même, le nombre de passagers tués sur des vols réguliers effectués par des aéronefs de plus de 2 250 kg (excluant les décès imputables à des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile) a plus que triplé, passant de 208 en 2004 à plus de 710 en 2005.

1.11 Plusieurs accidents mortels en août, octobre et décembre 2005 ont de nouveau attiré l'attention du public sur la sécurité de l'aviation civile.

2. LIMITES DES RÈGLEMENTS DE SÉCURITÉ

2.1 La façon traditionnelle d'aborder la sécurité consistait à réagir aux accidents et incidents en prescrivant des mesures pour empêcher qu'ils se répètent, mesures qui prenaient souvent la forme

d'exigences réglementaires additionnelles. Pendant de nombreuses années, les efforts déployés pour assurer la sécurité des vols étaient donc essentiellement axés sur le respect d'exigences réglementaires de plus en plus complexes. Cette formule a donné de bons résultats jusqu'à la fin des années 1970 ; le taux global d'accidents mortels ayant alors atteint un niveau inférieur à un accident mortel par million de vols, il est devenu de plus en plus difficile de continuer à améliorer la sécurité en utilisant cette approche.

2.2 Vu les prévisions de croissance soutenue du transport aérien, il fallait orienter autrement les efforts de prévention des accidents. En plus d'un cadre solide d'exigences réglementaires et de procédures approuvées, il était nécessaire d'adopter une attitude plus proactive. La prise en compte des facteurs humains, une évaluation plus scientifique des risques et la mise au point de moyens permettant de collecter et d'analyser de vastes quantités de données opérationnelles ont donné lieu à de nouvelles façons d'aborder la sécurité. Cet effort se poursuit aujourd'hui et, au titre du Thème 2 (Renforcement de la sécurité de l'aviation), la Conférence pourra examiner certains des éléments clés de cette approche proactive, comme la transparence et le partage des informations sur la sécurité, la gestion de la sécurité et le renforcement de la supervision de la sécurité. Cette approche globale, déjà mise en œuvre par certains États et exploitants, doit être appliquée à l'échelle mondiale.

3. **CONCLUSIONS**

3.1 Même si l'aviation civile internationale est un mode de transport très sûr, il reste beaucoup de problèmes à résoudre pour qu'il soit possible de réduire davantage le taux d'accidents. Cette réduction est nécessaire si l'on veut éviter que le nombre de décès et d'accidents augmente à mesure que le trafic s'accroît, ce qui risquerait d'ébranler la confiance du public dans la sécurité du système mondial de transport aérien.

4. **SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE**

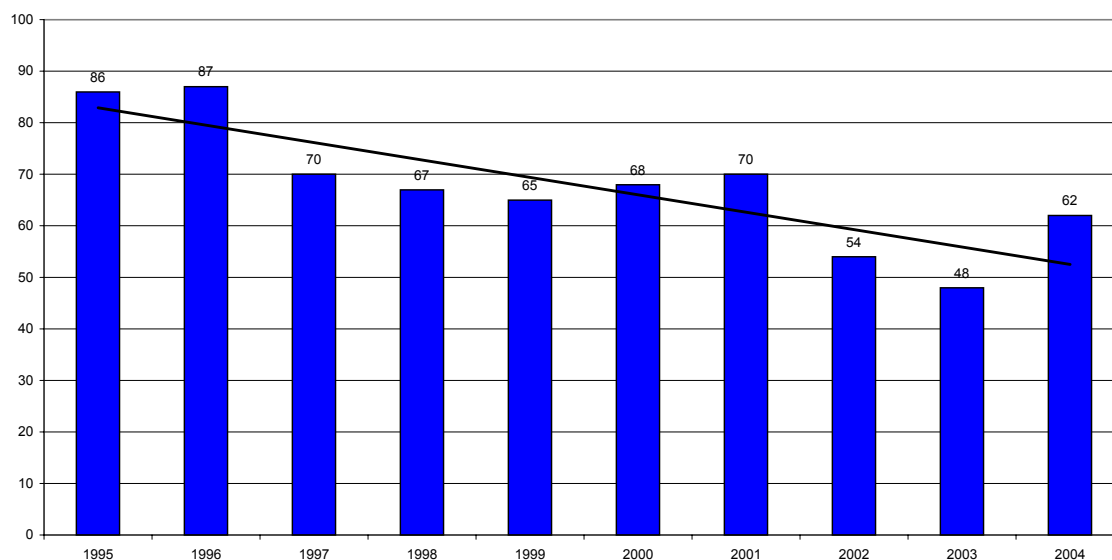
4.1 La Conférence est invitée à :

- a) noter les renseignements figurant dans la présente note et, en particulier, la nécessité d'empêcher que le nombre de décès et d'accidents augmente à mesure que le trafic s'accroît ;
- b) convenir que le renforcement de la sécurité de l'aviation réclame une approche globale et proactive de la sécurité ;
- c) convenir que cette approche devrait être appliquée aux États et aux exploitants à l'échelle mondiale.

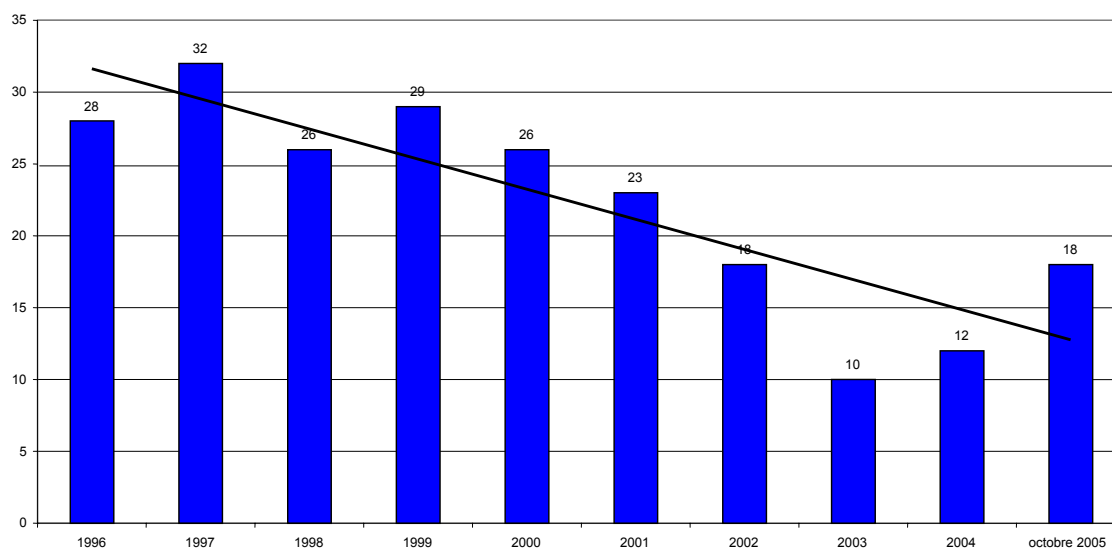
— — — — —

APPENDICE

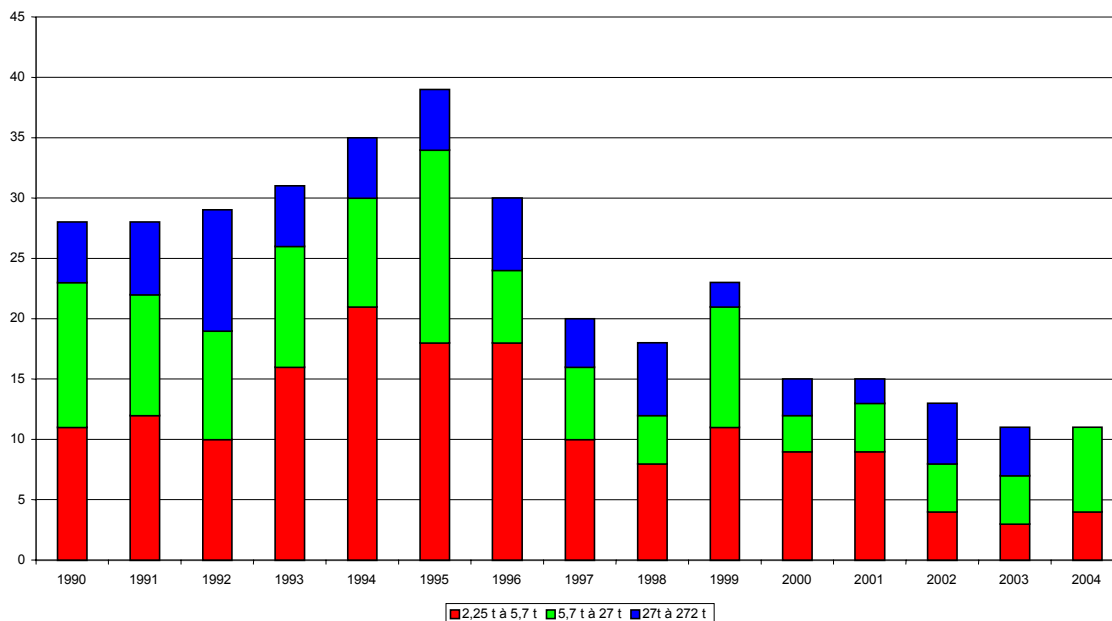
Graphique 1 : Accidents mortels — ensemble des vols effectués par des aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg



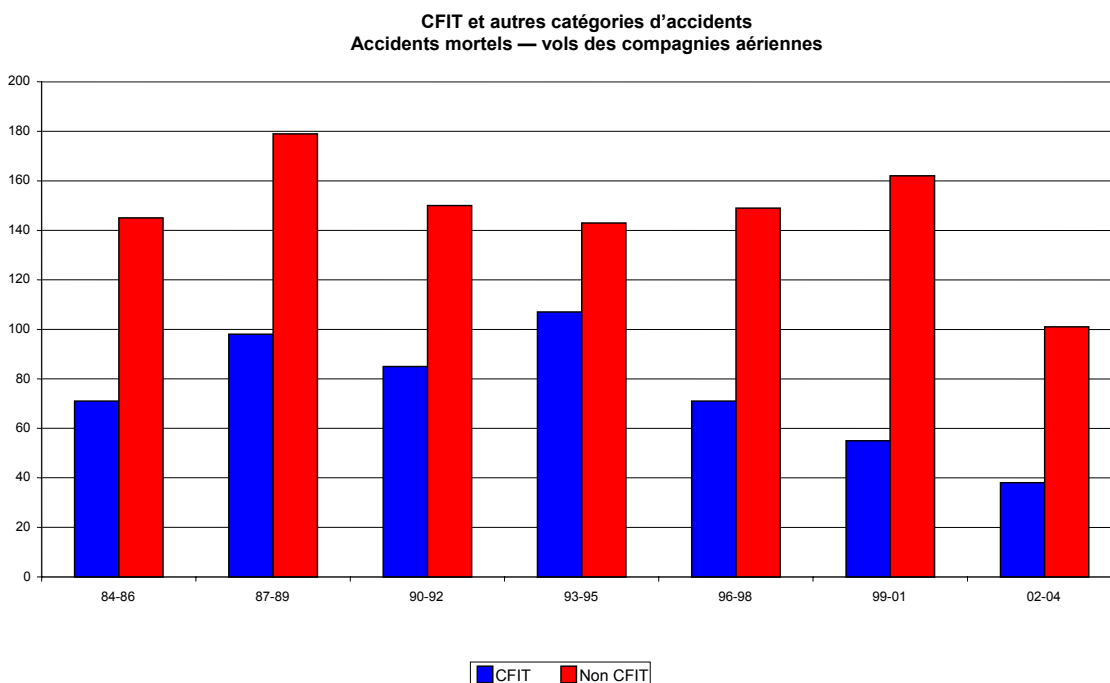
Graphique 2 : Accidents mortels — vols réguliers effectués par des aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg



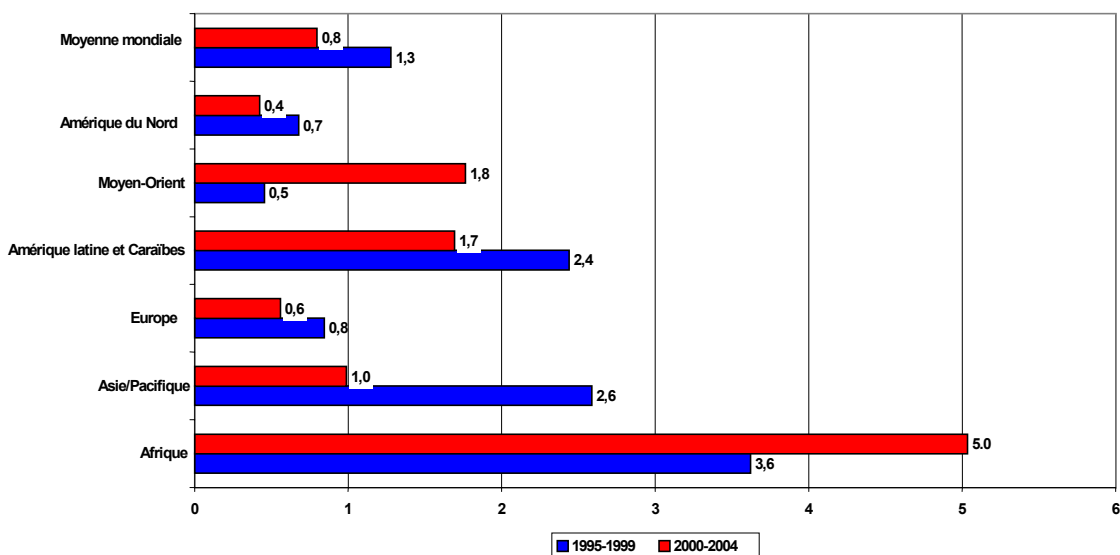
Graphique 3 : Nombre d'accidents CFIT — vols effectués par des aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg — par masse, groupe et année



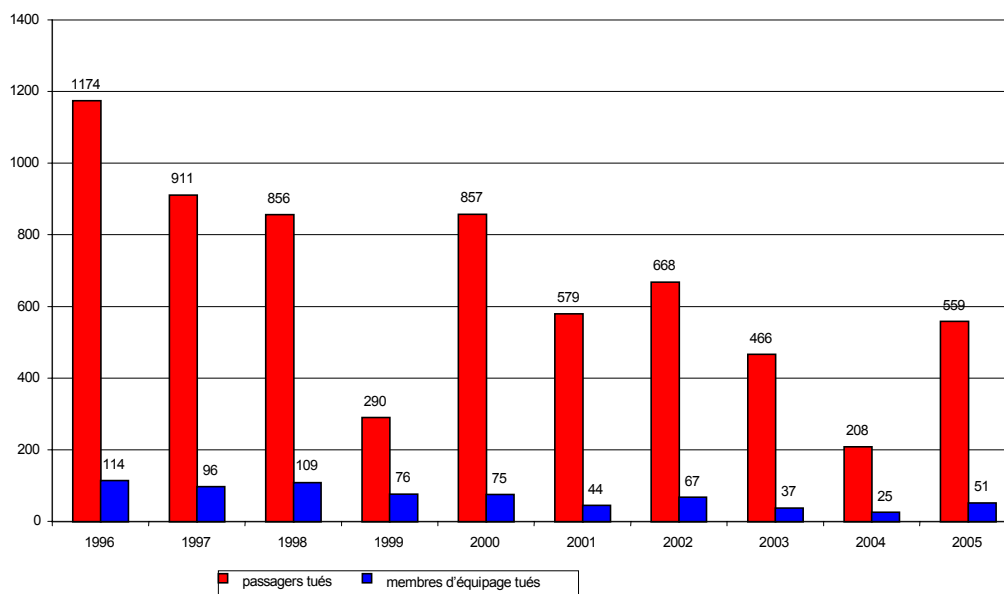
Graphique 4 : Nombre d'accidents mortels liés à des CFIT et à d'autres types d'accidents — vols effectués par aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg — moyennes à long terme, sur cinq ans



**Graphique 5 : Taux d'accidents mortels par million de départs de vols réguliers, par région —
aéronefs à voilure fixe de plus de 2 250 kg — appartenance régionale fondée sur
l'État de l'exploitant de l'aéronef accidenté**



**Graphique 6 : Passagers tués — vols réguliers effectués — excluant les décès
imputables à des actes d'intervention illicite contre l'aviation**



— FIN —