



COMMUNIQUÉ

No : 7

L'IATA publie son rapport sur la sécurité en 2024

26 février 2025 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié son [rapport annuel 2024 sur la sécurité](#). L'industrie a connu une autre année très performante en matière de sécurité, y compris une amélioration de plusieurs paramètres clés par rapport à la moyenne sur cinq ans, mais un recul par rapport à la performance exceptionnelle de 2023.

- Le taux global d'accidents de 1,13 par million de vols (un accident pour 880 000 vols) était meilleur que la moyenne sur cinq ans de 1,25, mais moins bon que le taux de 1,09 enregistré en 2023.
- Il y a eu sept accidents mortels en 2024, sur un total de 40,6 millions de vols. Ce nombre est plus élevé que l'unique accident mortel de 2023, et plus élevé que la moyenne sur cinq ans qui s'établit à cinq accidents mortels.
- Il y a eu 244 décès à bord en 2024, contre 72 décès en 2023, la moyenne sur cinq ans étant de 144. Le risque de décès est demeuré faible, à 0,06, soit moins que la moyenne sur cinq ans (0,10), mais le double du risque de 0,03 enregistré en 2023.

« Même en considérant les récents accidents d'aviation notoires, il est important de rappeler que les accidents sont extrêmement rares. Il y a eu 40,6 millions de vols en 2024 et sept accidents mortels. De plus, l'historique de la sécurité aérienne témoigne d'une amélioration continue. Il y a une décennie, la moyenne sur cinq ans (2011-2015) était d'un accident pour 456 000 vols. Aujourd'hui, la moyenne sur cinq ans (2020-2024) est d'un accident pour 810 000 vols. Cette amélioration est attribuable au fait que pour nous, chaque décès est un décès de trop. Nous rendons hommage à chaque vie perdue dans un accident d'aviation et exprimons notre profonde sympathie et notre détermination encore plus forte de rendre chaque vol plus sûr. À cette fin, l'accumulation des données de sécurité, notamment le rapport 2024 sur la sécurité, est l'un de nos outils les plus puissants », a déclaré Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

Les renseignements clés sont les suivants :

- Risques croissants associés aux zones de conflit : le drame des deux avions abattus dans des zones de conflit (au Kazakhstan, causant 38 décès, et au Soudan causant cinq décès) a renforcé l'importance de [l'initiative de sécurité aérienne](#), mise sur pied à la suite de la tragédie du vol PS752 pour faciliter les mesures de protection dans les espaces aériens à haut risque.



- Les accidents les plus fréquents : le contact de la queue avec la piste et les sorties de piste sont les accidents les plus fréquemment signalés en 2024, ce qui fait ressortir l'importance des mesures de sécurité visant les décollages et les atterrissages. Il faut signaler qu'il n'y a eu aucun impact sans perte de contrôle (CFIT).
- Les compagnies aériennes inscrites au registre du [programme d'audit de la sécurité opérationnelle de l'IATA \(IOSA\)](#) (incluant toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA) ont obtenu un taux d'accidents de 0,92 par million de vols, ce qui est considérablement moins que le taux de 1,70 enregistré par les transporteurs non inscrits à l'IOSA.

Zones de conflit : la nécessité d'agir

Les accidents et incidents liés aux zones de conflit sont considérés comme des événements liés à la sûreté et ne sont pas inclus dans le présent rapport. Bien qu'ils n'apparaissent pas dans les données de ce rapport sur la sécurité, ils constituent une préoccupation prioritaire de sécurité aérienne, à l'instar des incidents de plus en plus nombreux d'interférence du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), et ils exigent une coordination mondiale urgente.

« Un aéronef civil ne devrait jamais être pris pour cible, délibérément ou accidentellement, lors d'opérations militaires. Les gouvernements doivent intervenir, accentuer le partage de renseignements et établir des protocoles mondiaux clairs pour prévenir de telles stratégies et protéger l'aviation civile », ajoute M. Walsh.

TYPE D'ACCIDENT	2023	2024	MOYENNE SUR CINQ ANS (2020-2024)
Taux global d'accidents (accidents par million de vols)	1,09 (1 accident pour 0,92 million de vols)	1,13 (1 accident pour 0,88 million de vols)	1,25 (1 accident pour 0,81 million de vols)
Taux global d'accidents des membres de l'IATA	0,97 (1 accident pour 1,03 million de vols)	0,90 (1 accident pour 1,11 million de vols)	0,79 (1 accident pour 1,24 million de vols)
Nombre total d'accidents	42	46	39
Accidents mortels	1	7	5

TYPE D'ACCIDENT	2023	2024	MOYENNE SUR CINQ ANS (2020-2024)
	(0 jet et 1 turbopropulseur)	(5 jets et 2 turbopropulseurs)	
Décès à bord	72	244	144
Risque de décès	0,03	0,06	0,10
Risque de décès chez les membres de l'IATA	0,00	0,08	0,03
Pertes de coque d'avions à réaction (par million de vols)	0,06 (1 accident majeur pour 17,50 millions de vols)	0,14 (1 accident majeur pour 7,40 millions de vols)	0,15 (1 accident majeur pour 7,12 millions de vols)
Pertes de coque de turbopropulseurs (par million de vols)	0,83 (1 perte de coque pour 1,20 million de vols)	1,12 (1 perte de coque pour 0,89 million de vols)	1,37 (1 perte de coque pour 0,74 million de vols)
Nombre total de vols (millions)	38,6	40,6	31,8

Performance de sécurité des régions

- Amérique du Nord** : avec 12 accidents, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,53 par million de vols en 2023 à 1,20 en 2024. Le taux est meilleur que la moyenne sur cinq ans de la région qui s'établit à 1,26. Le risque de décès demeure nul depuis 2020. Les accidents les plus fréquents en 2024 ont été le contact de la queue avec la piste, puis les dommages en piste et les sorties de piste. Bien qu'aucun accident n'ait été relié aux débris générés par les opérations spatiales, le nombre croissant de fusées lancées présente un défi pour la gestion du trafic aérien.
- Asie-Pacifique** : avec sept accidents en 2024, le taux global d'accidents a augmenté, passant de 0,92 par million de vols en 2023 à 1,04 en 2024, tout en restant inférieur à la moyenne régionale sur cinq ans qui s'établit à 1,10. Le risque de décès est demeuré inchangé par rapport à 2023, à 0,15. Il n'y a pas eu de catégorie dominante pour les accidents dans la région, soit des contacts

de la queue avec la piste, des dommages en piste et des accidents liés aux turbulences, entre autres.

- **Afrique** : avec 10 accidents en 2024, le taux global d'accidents a augmenté, passant de 8,36 par million de vols en 2023 à 10,59 en 2024, excédant la moyenne sur cinq ans de 8,46. L'Afrique (AFI) a enregistré le plus haut taux d'accidents, bien que le risque de décès soit demeuré nul pour une deuxième année d'affilée. Les accidents les plus fréquents en 2024 étaient des sorties de piste, ainsi que des accidents liés au train d'atterrissage. Quarante pour cent de tous les accidents impliquant des exploitants AFI concernaient des aéronefs à turbopropulseur. Par l'entremise de l'initiative Focus Africa de l'IATA, le [Programme collaboratif pour l'amélioration de la sécurité en aviation \(CASIP\)](#) continue de mobiliser des ressources pour aborder les principaux défis de la sécurité.
- **Moyen-Orient et Afrique du Nord** : avec deux accidents en 2024, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,12 accident par million de vols en 2023 à 1,08 en 2024, ce qui est meilleur que le taux sur cinq ans de 1,09. Le risque de décès est demeuré nul depuis 2019. Bien qu'il n'y ait pas eu d'accident relié aux interférences du GNSS, ce phénomène est devenu un sujet de préoccupation critique dans la région.
- **Communauté des États indépendants** : avec aucun accident en 2024, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,05 accident par million de vols en 2023 à zéro en 2024, ce qui est mieux que la moyenne régionale sur cinq ans de 2,49. Le risque de décès demeure nul depuis 2022. Les interférences GNSS et les risques de sécurité liés aux conflits dans la région demeurent les principales préoccupations en matière de sécurité aérienne. Il faut noter que l'écrasement d'un avion d'Azerbaijan Airlines en décembre 2024 dans une zone de conflit a été exclu de la classification d'accident dans le présent rapport. Il est aussi important de noter que la CEI publie peu d'information sur les accidents et que sa situation pourrait faire l'objet d'une révision plus importante que la normale une fois que des données seront disponibles. Cela pourrait affecter le taux d'accidents ainsi que le calcul du risque de décès.

Europe : avec neuf accidents en 2024, le taux global d'accidents a légèrement augmenté, passant de 0,95 par million de vols en 2023 à 1,02 accident en 2024. Ce taux est égal à la moyenne régionale sur cinq ans de 1,02. Le risque de décès a augmenté, passant de zéro en 2023 à 0,03 en 2024. La plus grande proportion d'accidents était liée à des contacts de la queue avec la piste. Les sorties de piste arrivaient au deuxième rang.

- **Asie du Nord** : avec un seul accident, le taux global d'accidents a légèrement augmenté, passant de zéro accident par million de vols en 2023 à 0,13 en 2024. Ce taux est meilleur que la moyenne régionale sur cinq ans de 0,16 accident par million de vols. Le risque de décès est demeuré nul depuis 2022. Il y a eu un seul accident impliquant un exploitant basé en Asie du Nord et il était relié à un contact de la queue avec la piste.
- **Amérique latine et Caraïbes** : avec cinq accidents en 2024, le taux global d'accidents a augmenté, passant de 0,73 accident par million de vols en 2023 à 1,77 accident en 2024. Ce taux est meilleur que la moyenne sur cinq ans de 2,00. Le risque de décès est passé de 0,00 en 2023 à

0,35 en 2024. La plus grande proportion d'accidents consistait en des contacts de la queue avec la piste.

Région	Pertes de coque d'avions à réaction			Pertes de coque de turbopropulseurs			Risque de décès		
	2023	2024	Moyenne 5 ans ('20-'24)	2023	2024	Moyenne 5 ans ('20-'24)	2023	2024	Moyenne 5 ans ('20-'24)
Afrique	0,00	1,78	0,36	2,38	5,24	5,78	0,00	0,00	1,60
Asie-Pacifique	0,00	0,36	0,26	0,85	0,86	0,34	0,15	0,15	0,16
CEI	1,13	0,00	0,46	0,00	0,00	8,67	0,00	0,00	0,47
Europe	0,13	0,13	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,01
Amérique latine et Caraïbes	0,00	0,40	0,36	0,00	2,97	2,22	0,00	0,35	0,08
Moyen-Orient et Afrique du Nord	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Amérique du Nord	0,00	0,00	0,03	1,48	0,00	0,64	0,00	0,00	0,00
Asie du Nord	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,05
Monde	0,06	0,14	0,15	0,83	1,12	1,37	0,03	0,06	0,10

Améliorer la sécurité par la production rapide de rapports d'accident publics et complets

Des rapports d'accident tardifs ou incomplets empêchent les parties prenantes – exploitants, manufacturiers, responsables de la réglementation et fournisseurs d'infrastructures – d'avoir accès à des renseignements essentiels qui pourraient améliorer la sécurité de l'aviation. L'analyse de l'IATA des enquêtes d'accidents pour la période de 2018 à 2023 révèle que seulement 57 % des rapports étaient complets et publiés conformément aux obligations de la Convention de Chicago.

Le taux d'achèvement varie considérablement selon les régions. Il est de 75 % en Asie du Nord, de 70 % en Amérique du Nord, de 66 % en Europe, de 65 % dans la CEI, de 60 % dans la région Moyen-Orient et Afrique du Nord, de 57 % en Amérique latine et dans les Caraïbes, de 53 % en Asie-Pacifique et de 20 % en Afrique.

« Les enquêtes sur les accidents sont un outil essentiel à l'amélioration de la sécurité aérienne dans le monde. Pour être efficaces, les rapports d'enquête d'accident doivent être complets, accessibles et produits en temps opportun. L'Annexe 13 de la Convention de Chicago indique clairement qu'il s'agit



d'une obligation pour les États. Occulter des rapports d'accident pour des raisons politiques est absolument inacceptable. Et si l'obstacle réside dans le manque de capacité, il faut un effort coordonné à l'échelle planétaire pour fournir le soutien technique aux pays qui disposent d'une expertise réduite en matière d'enquête d'accident », selon M. Walsh.

La forte augmentation des interférences GNSS compromet la sécurité de l'aviation

Les données du [système d'échange de données de l'IATA sur les accidents \(IDX\)](#) font apparaître une forte augmentation des interférences affectant le GNSS, qui peuvent tromper les systèmes de navigation des aéronefs. Bien qu'il existe plusieurs systèmes de secours pour soutenir la sécurité aérienne quand ces systèmes sont affectés, ces incidents posent des risques délibérés et inacceptables pour l'aviation civile. Les interférences GNSS sont plus courantes en Türkiye, en Iraq et en Égypte.

Les signalements d'interférence GNSS – y compris les perturbations de signal, les brouillages et les mystifications – ont augmenté de façon marquée entre 2023 et 2024. Le taux d'interférence a augmenté de 175 %, et les incidents de mystification ont bondi de 500 %.

« Cette forte augmentation des événements d'interférence GNSS est extrêmement préoccupante. Des systèmes de navigation fiables sont essentiels pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations de vol. Les gouvernements et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent prendre des mesures immédiates pour faire cesser ces pratiques, améliorer la conscience de la situation et faire en sorte que les compagnies aériennes disposent des outils nécessaires pour opérer en toute sécurité dans toutes les régions », 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 340 compagnies aériennes qui assurent plus de 80 % du trafic aérien mondial.
- Vous pouvez [nous suivre sur le réseau X](#) pour être au courant des annonces, des politiques et d'autres informations importantes.
- [Fiche d'information sur la sécurité](#)
- 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.
- L'IATA définit un accident comme étant un événement réunissant TOUTES les caractéristiques suivantes :
 - Une ou des personnes sont montées à bord de l'aéronef avec l'intention de voler (membres d'équipage ou passagers).



- 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 d'affaires, militaires ou d'essai 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 majeurs affectant la solidité de sa structure, ses performances ou ses caractéristiques de vol et qui nécessiteraient des réparations majeures ou le remplacement des composantes touchées dont la valeur excèderait 1 million USD ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque, selon le chiffre le moins élevé, ou est déclaré perte de coque selon la classification de l'ACTF.
- Un événement dans lequel une personne est blessée mortellement en raison de sa présence dans l'aéronef, en raison d'une collision avec l'aéronef, d'un contact direct ou indirect avec une partie ou l'autre de l'aéronef, y compris des parties qui se sont détachées de l'appareil et qui sont exposées au souffle des réacteurs.
- 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.