



Sans restriction

COMMUNIQUÉ

No : 11

L'IATA publie son rapport sur la sécurité en 2025

9 mars 2026 (Genève) – L'Association du transport aérien international (IATA) a publié son rapport annuel 2025 sur la sécurité, qui fait état d'une solide performance annuelle de sécurité. En voici les faits saillants.

- Le taux global d'accidents de 1,32 par million de vols (un accident pour 759 646 vols) est meilleur que le taux de 1,42 enregistré en 2024, mais légèrement supérieur au taux moyen sur cinq ans de 1,27 pour la période 2021-2025.
- Il y a eu 51 accidents en 2025 pour 38,7 millions de vols. C'est moins que les 54 accidents pour 37,9 millions de vols enregistrés en 2024, mais plus que la moyenne de 44 accidents sur la période 2021-2025.
- Il y a eu huit accidents mortels en 2025. C'est plus que les sept accidents mortels survenus en 2024 et plus que la moyenne sur cinq ans de six accidents mortels.
- Il y a eu 394 décès à bord en 2025, soit plus que les 244 décès enregistrés en 2024 et plus que la moyenne sur cinq ans de 198.

« L'avion est la façon la plus sûre de voyager sur de longues distances. Les accidents sont extrêmement rares et chaque accident nous rappelle que nous devons nous préoccuper encore plus de l'amélioration continue au moyen de normes mondiales et de la collaboration guidée par les données de sécurité. Le résultat de ces efforts est clairement démontré par la diminution du taux moyen mobile de décès sur cinq ans. Il y a une décennie, le taux était d'un accident mortel pour 3,5 millions de vols (2012-2016). Aujourd'hui, on compte un accident mortel pour 5,6 millions de vols (2021-2025). Prendre l'avion est tellement sécuritaire que même un seul accident sur près de 40 millions de vols par année modifie les données mondiales. Évidemment, chaque accident en est un de trop. L'objectif de l'aviation demeure zéro accident et zéro décès », déclare Willie Walsh, directeur général de l'IATA.

	2024	2025	MOYENNE SUR CINQ ANS (2021-2025)
Taux global d'accidents (accidents par million de vols)	1,42 (1 accident pour 0,70 million de vols)	1,32 (1 accident pour 0,76 million de vols)	1,27 (1 accident pour 0,80 million de vols)
Taux global d'accidents des membres de l'IATA	1,11 (1 accident pour 0,90 million de vols)	0,72 (1 accident pour 1,38 million de vols)	0,80 (1 accident pour 1,34 million de vols)
Nombre total d'accidents	54	51	44
Accidents mortels	7 (5 jets et 2 turbopropulseurs)	8 (4 jets et 4 turbopropulseurs)	6
Décès à bord	244	394	198
Risque de décès	0,06	0,17	0,12
Risque de décès chez les membres de l'IATA	0,08	0,07	0,03
Taux d'accidents de jet (pour un million de vols)	1,23 (1 accident pour 0,81 million de vols)	1,03 (1 accident pour 0,97 million de vols)	0,98 (1 accident pour 1,05 million de vols)
Taux d'accidents de turbopropulseur (pour un million de vols)	3,22 (1 accident pour 0,31 million de vols)	4,08 (1 accident pour 0,25 million de vols)	3,70 (1 accident pour 0,29 million de vols)
Nombre total de vols (millions)	37,9	38,7	34,5

Principales indications du rapport :

- **Les accidents les plus fréquents** en 2025 étaient le contact de la queue avec la piste, les événements liés au train d'atterrissage, les sorties de piste et les dommages au sol. Cela fait ressortir l'importance des mesures de sécurité des décollages et atterrissages et des manœuvres au sol. Il faut noter qu'il n'y a eu aucune perte de contrôle en vol (LOC-I) en 2025. C'est la deuxième fois que cela arrive (auparavant en 2020) et c'est important puisque les LOC-I sont une cause majeure de décès.
- **Les installations aéroportuaires** sont responsables de 16 % des accidents survenus en 2025. Cela renforce la nécessité de respecter intégralement les normes mondiales sur la sécurité des pistes, les installations désintégrables dans les zones de sécurité, et l'atténuation efficace des dangers comme les contaminants sur la surface des pistes, le marquage ou l'éclairage inadéquat et les obstacles dans les zones protégées ou près des pistes.

« Les infrastructures aéroportuaires et l'environnement des pistes jouent un rôle critique dans les conséquences des accidents. Dans plusieurs cas, des obstacles rigides près des pistes ont accru la gravité des accidents, de sorte que des cas où la survie était possible sont devenus mortels. Tous les aéroports et les autorités réglementaires devraient examiner en continu la sécurité des pistes et les structures près des pistes pour s'assurer de la conformité aux normes mondiales de sécurité », ajoute M. Walsh.

- **Compagnies aériennes inscrites à l'IOSA** : les transporteurs aériens qui figurent au registre du [Programme de vérification de la sécurité opérationnelle de l'IATA \(IOSA\)](#) ont eu un taux global d'accident de 0,98, considérablement inférieur au taux de 2,55 enregistré par les transporteurs non inscrits à l'IOSA. Le taux global d'accidents des membres de l'IATA était de 0,72 par million de vols, bien inférieur au taux de 3,09 des compagnies non membres de l'IATA. Toutes les compagnies aériennes membres de l'IATA et en mesure de subir un audit IOSA figurent au [registre IOSA](#).
- **Le risque de décès**, qui mesure le potentiel de perte de vie, a augmenté pour atteindre 0,17 par million de vols, ce qui est supérieur au taux de 2024 (0,06) et à la moyenne sur cinq ans (0,12). L'augmentation du risque de décès est attribuable au faible nombre d'accidents mortels. Par exemple, le vol 171 d'Air India (241 décès) et le vol 5342 de PSA Airlines (64 décès) comptent pour plus de 77 % de tous les décès à bord en 2025.

Performance de sécurité par région d'enregistrement des transporteurs

- **Afrique** : avec sept accidents en 2025, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 12,13 par million de vols en 2024 à 7,86 en 2025, soit moins que la moyenne sur cinq ans de 9,37. L'Afrique (AFI) a enregistré le plus haut taux d'accidents parmi toutes les régions. Le risque de décès est passé de zéro en 2024 à 2,19 en 2025. Les types d'accidents les plus fréquents en 2025 étaient les sorties de piste et les accidents avec « autre état final ». Un examen des accidents avec « autre état final » (c'est-à-dire qu'on ne peut catégoriser précisément pour

diverses raisons, incluant le manque d'information) depuis 2018 indique que la région AFI compte pour la majorité de ces événements, ce qui souligne la nécessité de mieux se conformer à l'obligation d'enquête par les États, selon l'Annexe 13 de la Convention de Chicago. Parmi les accidents subis par des exploitants basés dans la région AFI, 71 % impliquaient des aéronefs à turbopropulseur.

- **Asie-Pacifique** : avec six accidents en 2025, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,08 par million de vols en 2024 à 0,91 en 2025, ce qui est meilleur que le taux moyen sur cinq ans de 0,99. Le risque de décès est demeuré inchangé en 2025 à 0,15, si on arrondit à deux décimales, bien que le taux précis ait légèrement décliné. Les accidents les plus fréquents en 2025 étaient les dommages au sol et le contact de la queue avec la piste.
- **Communauté des États indépendants** : avec quatre accidents en 2025, le taux global d'accidents a augmenté, passant de 1,44 accident par million de vols en 2024 à 2,74 en 2025, dépassant la moyenne régionale sur cinq ans qui s'établit à 2,26. Le risque de décès a augmenté, passant de zéro en 2024 à 0,69 en 2025. Tous les accidents impliquaient des aéronefs à turbopropulseur, y compris un impact sans perte de contrôle (CFIT) qui a causé 48 décès.
- **Europe** : avec 11 accidents en 2025, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,48 accident par million de vols en 2024 à 1,30 en 2025. C'est plus élevé que le taux d'accident moyen sur cinq ans qui s'établit à 1,11. Le risque de décès était de zéro en 2025, ce qui représente une amélioration par rapport au taux de 0,03 en 2024. La plus grande partie des accidents étaient reliés à des dommages en vol et au contact de la queue avec la piste.
- **Amérique latine et Caraïbes** : avec cinq accidents en 2025, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,84 accident par million de vols en 2024 à 1,77 en 2025. Ce taux est meilleur que la moyenne sur cinq ans de 2,02. Le risque de décès a diminué, passant de 0,37 en 2024 à 0,26 en 2025. La plus importante proportion des accidents était des sorties de piste.
- **Moyen-Orient et Afrique du Nord** : avec un accident en 2025, à savoir une sortie de piste, le taux global d'accidents s'est amélioré, passant de 1,09 accident par million de vols en 2024 à 0,53 en 2025, ce qui était meilleur que la moyenne sur cinq ans de 1,01. Le risque de décès est demeuré nul depuis 2019.
- **Amérique du Nord** : avec 16 accidents en 2025, le taux global d'accident a augmenté, passant de 1,49 par million de vols en 2024 à 1,68 en 2025, soit plus que la moyenne de la région sur cinq ans qui s'établit à 1,33. Le risque de décès est passé de zéro en 2024 à 0,21 en 2025. Les accidents les plus fréquents en 2025 étaient des dommages au sol et le contact de la queue avec la piste.
- **Asie du Nord** : avec un accident sans décès impliquant le contact de la queue avec la piste, le taux global d'accidents est demeuré inchangé par rapport à 2024, soit 0,16 par million de vols. Ce taux est meilleur que la moyenne régionale sur cinq ans de 0,18 accident par million de vols. Le risque de décès est de zéro depuis 2023.

Région	Taux des jets par million de vols (nombre)			Taux des turbopropulseurs par million de vols (nombre)			Taux global, tous types d'aéronefs, par million de vols (nombre)		
	2024	2025	Moyenne sur 5 ans (21-25)	2024	2025	Moyenne sur 5 ans (21-25)	2024	2025	Moyenne sur 5 ans (21-25)
Afrique	13,10 (7)	3,59 (2)	5,37 (3)	10,74 (4)	14,96 (5)	14,40 (5)	12,13 (11)	7,86 (7)	9,37 (8)
Asie-Pacifique	0,92 (5)	1,07 (6)	1,00 (5)	1,86 (2)	0,00 (0)	0,96 (1)	1,08 (7)	0,91 (6)	0,99 (6)
CEI	1,51 (2)	0,00 (0)	0,77 (1)	0,00 (0)	64,86 (4)	24,05 (2)	1,44 (2)	2,74 (4)	2,26 (3)
Europe	1,65 (12)	1,04 (8)	1,16 (8)	0,00 (0)	3,69 (3)	0,74 (1)	1,48 (12)	1,30 (11)	1,11 (8)
Amérique latine et Caraïbes	1,25 (3)	0,81 (2)	1,25 (3)	6,09 (2)	8,77 (3)	7,31 (2)	1,84 (5)	1,77 (5)	2,02 (5)
Moyen-Orient et Afrique du Nord	1,12 (2)	0,54 (1)	0,85 (1)	0,00 (0)	0,00 (0)	5,95 (0)	1,09 (2)	0,53 (1)	1,01 (2)
Amérique du Nord	1,12 (10)	1,78 (16)	1,21 (10)	7,97 (4)	0,00 (0)	3,36 (2)	1,49 (14)	1,68 (16)	1,33 (12)
Asie du Nord	0,16 (1)	0,16 (1)	0,14 (1)	0,00 (0)	0,00 (0)	3,65 (0)	0,16 (1)	0,16 (1)	0,18 (1)
Monde	1,23 (42)	1,03 (36)	0,98 (31)	3,22 (12)	4,08 (15)	3,70 (13)	1,42 (54)	1,32 (51)	1,27 (44)

** Le nombre entre parenthèses indique le nombre d'accidents.*

Risques associés aux zones de conflit

La multiplication des **zones de conflit** entraîne un nombre important de détournements et des complexités opérationnelles. Dans certaines régions, l'activité militaire s'est déroulée dans des corridors aériens ou à proximité. Le cas le plus récent concerne les importantes perturbations résultant du déclenchement de la guerre entre les États-Unis et Israël d'une part, et l'Iran d'autre part. Une étroite collaboration entre les autorités militaires et civiles est essentielle pour assurer la sécurité des opérations d'aéronefs civils.

Lorsque des zones de conflit présentent des risques qui ne peuvent être atténués, les États ont la responsabilité de restreindre ou de fermer l'espace aérien rapidement, de façon transparente et coordonnée. Il est essentiel que le processus de fermeture et éventuellement de réouverture de l'espace aérien demeure basé sur des paramètres de sécurité et de sûreté, et qu'il ne soit pas politisé. De plus, des avis aux aviateurs (NOTAM) et des avertissements de risque clairs, cohérents et communiqués de façon professionnelle constituent des informations critiques que les compagnies aériennes doivent utiliser pour leurs propres évaluations du risque, afin d'assurer des opérations de vol sûres et efficaces.

« Les aéronefs civils ne doivent jamais être menacés par des activités militaires, que ce soit délibérément ou accidentellement. Lorsque des tensions apparaissent, les gouvernements doivent partager rapidement l'information sur le risque, assurer une coordination civile-militaire efficace,

restreindre l'accès à l'espace aérien au besoin, et fournir aux compagnies aériennes suffisamment d'information pour leur permettre d'évaluer le risque. Qu'il s'agisse de fermer ou de rouvrir un espace aérien, la sécurité dépend de la transparence, des faits et de la coordination », explique M. Walsh.

Interférence du GNSS

Les incidents liés à des interférences du système mondial de navigation par satellite (GNSS) susceptibles de tromper les systèmes de navigation ont augmenté en nombre au cours des dernières années. Le système [Incident Data eXchange](#) de l'IATA indique que les cas de brouillage en 2025 ont augmenté de 67 % par rapport à 2023, tandis que les cas de leurrage du GPS ont augmenté de 193 %.

« L'interférence du GNSS est profondément préoccupante. Les compagnies aériennes dépendent du GNSS pour assurer la sécurité et l'efficacité des opérations de vol. Bien que des systèmes de redondance permettent de soutenir la sécurité des opérations face à ces actes délibérés, les gouvernements et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent agir pour améliorer la conscience de la situation et les outils d'atténuation utilisés par les pilotes. Ultimement, les pratiques d'interférence du GNSS doivent être éliminées. Toute mesure moindre est à la fois inacceptable et irresponsable », soutient M. Walsh.

Rapports d'accident publics, complets et en temps opportun

Les rapports d'enquête d'accident dilués, incomplets ou non publiés cachent des renseignements valables sur la sécurité qui pourraient permettre d'améliorer la sécurité. L'analyse par l'IATA des enquêtes menées entre 2019 et 2023 indique que seulement 63 % des rapports d'accident étaient complets, conformément aux obligations des États en vertu de la Convention de Chicago. Comme il faut généralement plus d'une année pour finaliser une enquête, un ensemble de données sur une période de cinq ans se terminant en 2023 donne une vision précise de la performance à l'échelle mondiale.

Les enquêtes sont la responsabilité des États dans lesquels surviennent les accidents ou les incidents. Lorsqu'on les regroupe par région, on constate des différences importantes dans les taux d'achèvement. La Communauté des États indépendants (CEI) a enregistré le plus haut taux d'achèvement (81 %). Viennent ensuite l'Amérique du Nord (78 %), l'Europe (75 %), l'Asie-Pacifique (68 %), l'Asie du Nord (67 %), la région Moyen-Orient et Afrique du Nord (67 %), la région Amérique latine et Caraïbes (60 %) et l'Afrique (19 %).

« Les enquêtes d'accident contribuent à améliorer la sécurité, mais plusieurs rapports ne sont pas publiés en temps opportun, sont incomplets ou inaccessibles. Certains sont rendus publics tandis que d'autres manquent de recommandations claires. L'Annexe 13 de la Convention de Chicago établit clairement les obligations des États. Bien que la conformité en cette matière s'améliore, un taux de 100 % représente le minimum sans quoi tous sont privés de possibilités d'amélioration. Lorsque l'enjeu en est un de capacité d'enquête, il faut un soutien mondial coordonné pour renforcer les capacités d'enquête », explique M. Walsh.

Pour favoriser la transparence et renforcer l'apprentissage en matière de sécurité à l'échelle de l'industrie, l'IATA a mis sur pied une [plateforme centralisée](#) qui regroupe les recommandations de sécurité émanant des rapports d'enquête finaux en un dépôt mondial unique. Cela facilite l'accès aux

enseignements essentiels en matière de sécurité, permet des analyses basées sur les données, et soutient les efforts de l'industrie pour prévenir des événements semblables à l'avenir.

> [Pour en savoir plus sur le rapport annuel 2025 de l'IATA sur la sécurité](#)

- 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 plus de 360 compagnies aériennes qui assurent environ 85 % 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.
- Les données historiques récentes présentées dans ce rapport concernant les taux d'accidents et le risque de décès à l'échelle mondiale et régionale ne correspondent pas exactement à ce qui a été rapporté précédemment. Des mises à jour ont été faites pour permettre des comparaisons à données comparables avec les critères d'accidents révisés. Veuillez noter aussi que l'IATA utilise OAG comme principale source de données pour le secteur. Les chiffres peuvent changer à mesure que des renseignements deviennent disponibles, affectant les taux d'accident mondial et régionaux et le calcul du risque de décès.
- [Feuille de renseignements sur la sécurité](#)
- Le risque de décès mesure 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.
- En 2025, les taux de pertes de coque de jet ou de turbopropulseur ont été remplacés par les taux d'accidents de jet et de turbopropulseur, après qu'on ait observé que dans certains cas, l'aéronef n'était pas réparé pour des raisons économiques plutôt qu'à cause de la gravité des dommages.
- L'IATA définit un accident comme étant un événement réunissant TOUTES les caractéristiques suivantes
 - Motif du vol : l'équipage et les passagers sont montés à bord de l'aéronef avec l'intention de voler.
 - Type d'opération : un vol effectué pour des opérations commerciales selon les conditions du certificat d'exploitant aérien, destiné au transport de passagers ou de fret. Cela inclut, par exemple, les vols militaires transportant des civils, les vols de repositionnement et les missions humanitaires utilisant des aéronefs commerciaux nolisés.
 - Sont exclus :
 - les opérations de jet privé ;
 - les vols militaires transportant du personnel ou du fret à des fins militaires ;
 - les vols de vérification de maintenance ;
 - les vols d'essai ;

- les avions à moteur à piston.
- Critère relatif à l'aéronef : l'aéronef a une masse maximale au décollage (MTOW) certifiée d'au moins 5700 kg (12 540 lb).
- Critère relatif aux dommages : l'aéronef a subi des dommages structurels majeurs affectant sa solidité, sa performance ou ses caractéristiques de vol, nécessitant des réparations importantes ou le remplacement d'éléments évalués à plus d'un million USD ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque (selon le chiffre le plus bas), ou l'aéronef a été déclaré perte de coque.
- Blessure mortelle : un événement dans lequel une personne est blessée mortellement dans un des cas suivants :
 - la personne se trouve dans l'aéronef et le décès est une conséquence de l'accident, c'est-à-dire que les causes naturelles sont exclues ;
 - collision avec l'aéronef ;
 - contact avec l'une ou l'autre partie de l'aéronef (excluant des pièces détachées) ;
 - exposition directe au souffle des réacteurs.
- Cas spécial : si l'événement est jugé pertinent par l'ACTF, par exemple, certains vols de formation.
- En plus des améliorations importantes de la sécurité obtenues depuis 2005, les statistiques sur la performance de sécurité montrent de façon évidente qu'il y a eu une amélioration masquée liée aux pressions inflationnistes. Les dommages à l'aéronef doivent excéder un million USD ou 10 % de la valeur résiduelle de la coque (selon le chiffre le plus bas), ou l'aéronef doit être déclaré perte de coque, pour que l'événement soit qualifié d'accident. Comme ce critère n'a pas été ajusté en fonction de l'inflation depuis 2005, des accidents moins graves ont été pris en compte dans l'évaluation de la performance de sécurité.