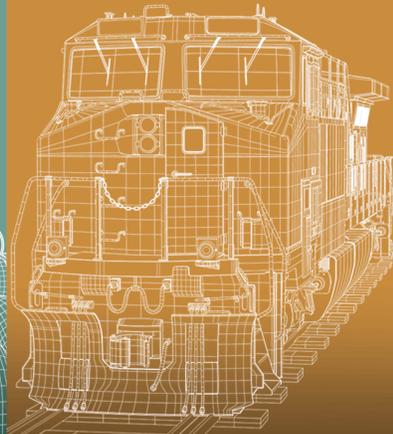
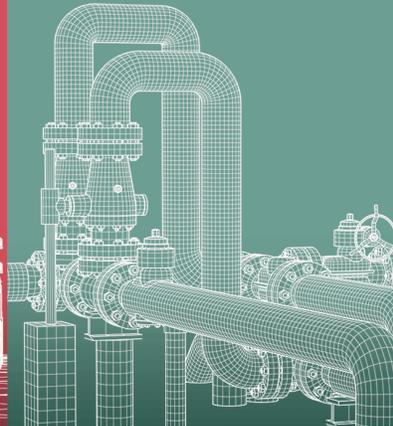




Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité
des transports
du Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport aérien en 2023

Canada

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre, 4^e étage
200, promenade du Portage
Gatineau (Québec) K1A 1K8
819-994-3741
1-800-387-3557
www.bst.gc.ca
communications@bst.gc.ca

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2024

Sommaire statistique : événements de transport aérien en 2023

Cat. No. TU1-17F-PDF
ISSN 2562-6663

Le présent document se trouve sur le site Web
du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.

Table des matières

L'incidence de la COVID-19 sur l'aviation civile au Canada.....	6
Aperçu du nombre d'accidents et de décès.....	7
Nombre d'accidents.....	7
Taux d'accidents	12
Aperçu des incidents.....	17
Nombre d'incidents.....	17
Tableaux de données.....	20
Définitions.....	42
Événement aéronautique.....	42
Accident aéronautique devant être signalé.....	42
Incident aéronautique devant être signalé.....	42
Collision	43
Risque de collision.....	43
Perte d'espace.....	43
Blessure grave	43
Exploitation.....	44
Utilisateur	44
Exploitants commerciaux	44
Avion de ligne.....	44
Avion de transport régional.....	44
Aéronef de travail aérien.....	44
Aéronef de taxi aérien	44
Exploitants d'État.....	45
Exploitants privés	45
Exploitants de vols de loisir.....	45

Résumé

On a signalé 1020 événements de transport aérien au BST en 2023 (182 accidents et 838 incidents), dont 33 pertes de vie.

Au total, 182 accidents ont été signalés en 2023. Ce nombre est supérieur de 10 % à celui de l'année précédente et inférieur de 17 % par rapport à la moyenne annuelle de 220 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2013 à 2022. La plupart des accidents (169) en 2023 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada. En général, le nombre d'accidents de transport aérien a diminué au cours des 10 dernières années.

Le BST a enregistré 19 accidents mortels de transport aérien, faisant 33 morts en 2023. Il s'agit d'une légère baisse par rapport à 2022 et d'un chiffre inférieur de 24 % à la moyenne de 25 accidents mortels ayant fait 40 morts au cours de la période de 10 années écoulées entre 2013 et 2022. Treize des 33 pertes de vie dans le transport aérien en 2023 mettaient en cause des services aériens commerciaux. Il n'y a eu aucune perte de vie liée à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ni à des services aériens de navette (sous-partie 704 du RAC) en 2023. Les 20 autres pertes de vie (sur 33) survenues en 2023 étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir. Deux accidents survenus en 2023 ont entraîné un rejet de marchandises dangereuses.

Le taux général de 2,8 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs dans le transport aérien est parmi les taux les plus bas enregistrés par le BST depuis qu'il a commencé à mesurer les taux d'accidents par mouvements en 2004. On a calculé ce taux en fonction des 156 accidents (nombre supérieur de 12 % par rapport à 2022), au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs), et des quelque 5 502 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 6 % par rapport à 2022).

Sommaire statistique

Événements de transport aérien en 2023

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) recueille et utilise des données sur les événements de transport¹ dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport aérien canadien.

Le présent sommaire statistique sert à décrire les chiffres liés aux accidents, aux incidents et aux blessures qui sont présentés dans les tableaux ci-joints. Il traite brièvement des données et les met en contexte, mais il ne se veut pas une analyse approfondie des données.

Il est à noter que certaines caractéristiques des données limitent l'analyse statistique et la détermination de tendances émergentes. Ces caractéristiques sont, entre autres, le petit nombre d'accidents et d'incidents, la grande variabilité des données d'une année à l'autre, et les changements à la réglementation et aux définitions. Nous rappelons au lecteur de tenir compte de ces limites durant la lecture du présent sommaire afin d'éviter de tirer des conclusions que l'analyse statistique ne pourra appuyer.

Tout au long du présent document, il y a des cas où la somme des catégories d'événement est plus élevée que le nombre total d'événements. Par exemple, si un événement unique met en cause un avion et un planeur, le nombre d'événements augmentera de 1 dans chaque catégorie d'aéronef, mais l'événement lui-même ne comptera qu'une fois dans le nombre total d'événements.

Les données de 2023 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapport énoncées dans le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* qui était en vigueur au cours de cette année civile.

Les statistiques présentées ici reflètent la base de données du Système d'information sur la sécurité aérienne (SISA) du BST au 12 mars 2024. Comme les données sur les événements sont constamment mises à jour dans la base de données en temps réel, les statistiques peuvent changer légèrement au fil du temps.

En outre, comme de nombreux événements ne font l'objet que d'une collecte de données, les renseignements consignés sur certains événements n'ont pas nécessairement été vérifiés.

La discussion qui suit fait référence aux tableaux de données contenus dans le présent document.

¹ Voir la section Définitions.

L'incidence de la COVID-19 sur l'aviation civile au Canada

Le transport aérien au Canada a continué de rebondir en 2023, après 3 années de perturbations importantes. D'année en année, la demande de voyages d'affaire et de loisir a augmenté, alors que l'activité dans le domaine du transport de fret est demeurée importante. L'information recueillie par Statistique Canada indique que le nombre total de mouvements d'aéronefs (décollages et atterrissages) dans les grands aéroports et certains aéroports plus petits du Canada se chiffrait à 5,5 millions, un nombre supérieur de 5,5 % à celui de 2022 et qui représentait 89,6 % des mouvements en 2019, avant la pandémie. Bien que l'activité dans les grands aéroports et certains aéroports plus petits du Canada soit documentée, il est difficile d'estimer l'importance de l'activité, commerciale ou privée, dans beaucoup de petits aéroports ou carrément à l'extérieur des aéroports du Canada. Par conséquent, nous n'avons pas un portrait complet de l'activité dans le secteur de l'aviation. Néanmoins, les schémas d'activité abordés dans le présent sommaire sont de bons indicateurs et donnent un contexte partiel aux statistiques sur les accidents présentées dans ce document.

Figure 1. Nombre total de mouvements d'aéronefs dans les grands aéroports et certains aéroports plus petits, par catégorie (Source : Statistique Canada)²



² Statistique Canada. Tableau 23-10-0296-01 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports offrant des services de NAV CANADA et d'autres aéroports sélectionnés, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310029601-fra> (dernière consultation le 12 avril 2024).

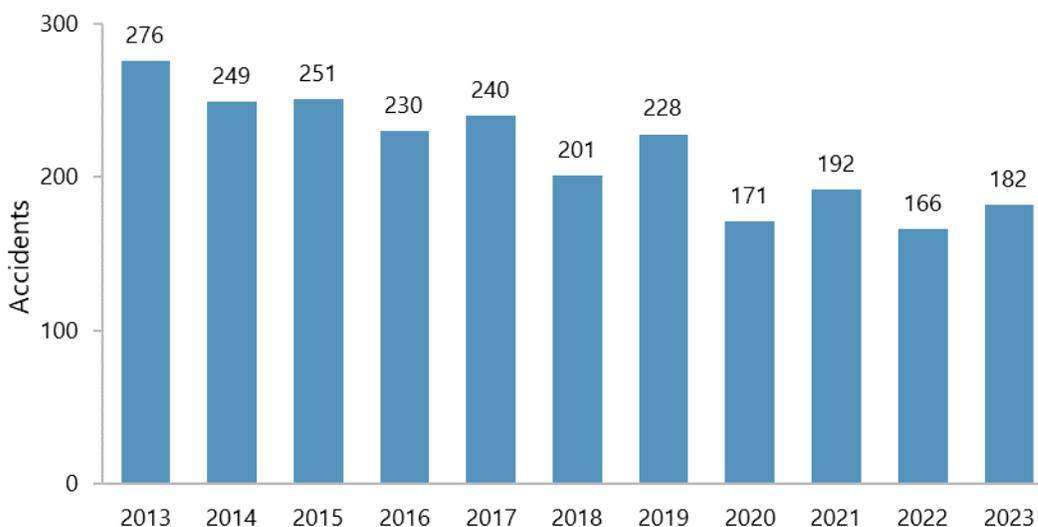
Aperçu du nombre d'accidents et de pertes de vie

Nombre d'accidents

On doit signaler au BST les événements de transport aérien (aussi bien les accidents que les incidents)³ qui se produisent au Canada. On doit également signaler les événements qui ont lieu à l'extérieur du Canada qui mettent en cause des aéronefs immatriculés au Canada, et qui satisfont aux critères établis dans le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*⁴.

En 2023, on a signalé au BST 182 accidents de transport aérien (tableau 1 et figure 2). Ce nombre est supérieur de 10 % au total de 166 accidents de l'année précédente et inférieur de 17 % par rapport à la moyenne annuelle de 220 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2013 à 2022. La plupart des accidents (169) en 2023 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Sept accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada se sont produits à l'extérieur du Canada, et 6 accidents mettant en cause un aéronef immatriculé à l'étranger se sont produits au Canada. En général, le nombre d'accidents de transport aérien a diminué au cours des 10 dernières années.

Figure 2. Accidents de transport aérien signalés au BST, 2013 à 2023



On a signalé 159 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultralégers) en 2023 (tableau 2). Ce nombre est supérieur de 9 % au total de 146 accidents en 2022, mais inférieur de 34 % à la moyenne de 193 accidents au cours des 10 années précédentes (de 2013 à 2022). En

³ Voir la section Définitions.

⁴ *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, à l'adresse <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-37/index.html> (dernière consultation le 19 avril 2024).

comptant les 17 accidents mettant en cause des ultralégers, il y a eu 176 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2023.

Type d'aéronef

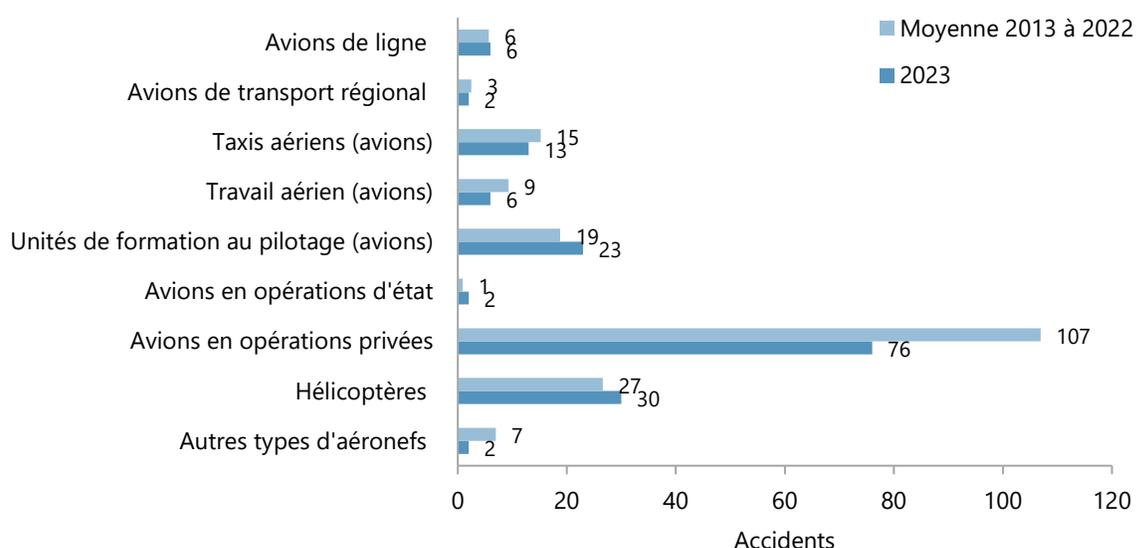
Des 182 accidents de transport aérien signalés au BST en 2023, 131 (72 %) mettaient en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur (autres que des ultralégers) (tableau 1); 32 (18 %) mettaient en cause des hélicoptères; 17 (9 %) mettaient en cause des ultralégers; et 2 (1 %) mettaient en cause d'autres types d'aéronefs, comme des ballons, des autogires, des planeurs, des dirigeables, des deltaplanes ou des véhicules aériens sans pilote (UAV). Au cours des 10 années de 2013 à 2022, la proportion moyenne d'accidents mettant en cause chacun de ces 4 types d'aéronefs est demeurée assez constante : chaque année, les avions ont été en cause dans environ 75% des accidents devant être signalés; les hélicoptères, dans environ 12 % des accidents; les ultralégers, dans environ 9 % des accidents; et les autres aéronefs, dans environ 3 % des accidents.

Type d'exploitant

Il y a eu 77 accidents mettant en cause des aéronefs exploités à titre commercial, tous types confondus, en 2023 (tableau 1). Ce total est supérieur de 38 % aux 56 accidents de ce type enregistrés en 2022, et supérieur de 6 % à la moyenne de 72 accidents enregistrée au cours des 10 années de 2013 à 2022.

En 2023, des avions immatriculés au Canada et exploités à titre commercial ont été en cause dans 50 accidents (tableau 2 et figure 3). Dans 6 cas, ces avions étaient exploités en vertu de la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) (avions de ligne). Ce nombre est supérieur aux 4 accidents mettant en cause des avions de ligne immatriculés au Canada qui se sont produits en 2022, et est égal à la moyenne de 6 accidents par année enregistrée de 2013 à 2022.

Figure 3. Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, à l'exclusion des ultralégers, par type d'aéronef et type d'exploitant, en 2023, par rapport à la moyenne de 2013 à 2022



En 2023 également, il y a eu 2 accidents mettant en cause un avion de catégorie navette immatriculé au Canada et exploité en vertu de la sous-partie 704 du RAC (tableau 2) de même que 25 accidents de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), dont 13 mettant en cause des avions et 12, des hélicoptères. Les 25 accidents de taxi aérien représentent plus que le double du total de 12 accidents de taxi aérien enregistré en 2022, un nombre légèrement supérieur à la moyenne de 24 accidents par année enregistrée entre 2013 et 2022. En 2023, des unités de formation au pilotage exploitées en vertu de la sous-partie 406 du RAC ont été en cause dans 25 accidents, dont 23 mettaient en cause des avions et 2, un hélicoptère. En moyenne, pour la période de 2013 à 2022, il y avait 19 accidents d'avion et 1 accident d'hélicoptère mettant en cause des unités de formation au pilotage par année.

En tout, des aéronefs en exploitation non commerciale (c.-à-d. privée) ont été en cause dans 103 accidents de transport aérien en 2023 (tableau 1), comparativement à 108 l'année précédente. Le nombre total d'accidents en 2023 représente une baisse de 29 % par rapport à la moyenne de 144 accidents par année enregistrée de 2013 à 2022. Parmi les 103 accidents dans la catégorie des aéronefs en exploitation non commerciale (privée), 76 ont mis en cause des avions immatriculés au Canada (tableau 2), dont 5 accidents ayant mis en cause des aéronefs qui étaient assujettis à la sous-partie 604 du RAC et exploités en vertu d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP).

La plupart des exploitants d'aéronefs non commerciaux (privés) immatriculés au Canada se classent comme exploitants de vols de loisir. Ces exploitants représentent une grande proportion de l'activité aérienne et ont tendance à être en cause dans un nombre élevé d'accidents chaque année. En 2023, 92 accidents ont mis en cause des exploitants de vols de loisir pilotant des aéronefs immatriculés au Canada; 69 mettaient en cause des avions à voilure fixe (tableau 2), 4 des hélicoptères et 19 d'autres aéronefs. Ces 92 accidents sont 8 % moins nombreux que l'année précédente, et 31 % moins nombreux que la moyenne annuelle de 134 accidents des 10 dernières années mettant en cause des aéronefs de vols de loisir immatriculés au Canada.

Outre les aéronefs d'exploitants commerciaux et privés, 2 accidents en 2023 ont mis en cause des exploitants d'État, et 1 accident a été classé comme ayant un type d'exploitation « inconnue » ou « autre » (tableau 1).

Province ou territoire

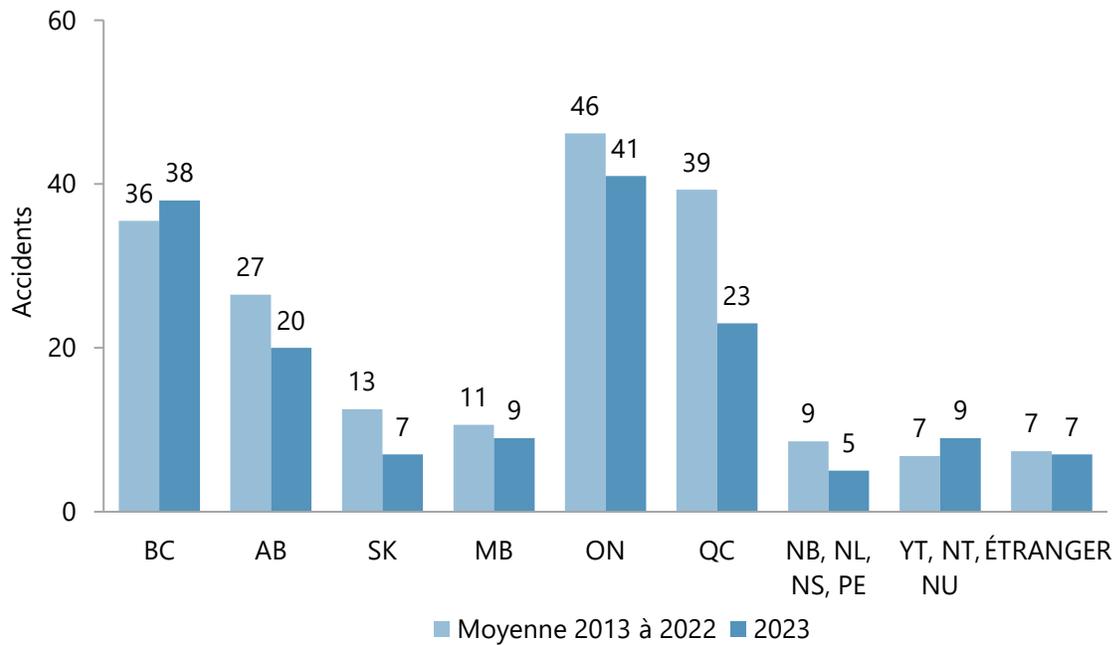
L'Ontario et la Colombie-Britannique, avec 44 accidents signalés dans chaque province (tous types d'aéronefs confondus, y compris les ultralégers), étaient les provinces où on a signalé le plus grand nombre d'accidents en 2023, dépassant le Québec, où on en a signalé 32 (tableau 7). En moyenne, de 2013 à 2023, l'Ontario a enregistré plus d'accidents par année (54) que toute autre province ou tout autre territoire. Le Québec vient au deuxième rang pour le nombre moyen d'accidents (44).

Au total, 7 accidents devant être signalés aux termes du Règlement sur le BST se sont produits à l'extérieur du Canada en 2023. Tous ces accidents mettaient en cause des avions : 2 d'entre eux étaient exploités à titre commercial et 5 à titre privé (données non présentées). Bien que ce nombre de 7 accidents soit égal à celui de 2022, il est inférieur à la moyenne décennale de 8 accidents enregistrée au cours des 10 dernières années.

Si on exclut les ultralégers, on constate que beaucoup de provinces et de territoires ont signalé moins d'accidents en 2023 que le nombre moyen pour les 10 dernières années (tableau 8 et figure 4). Seuls la

Colombie-Britannique, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut ont eu un nombre d'accidents plus élevé que la moyenne.

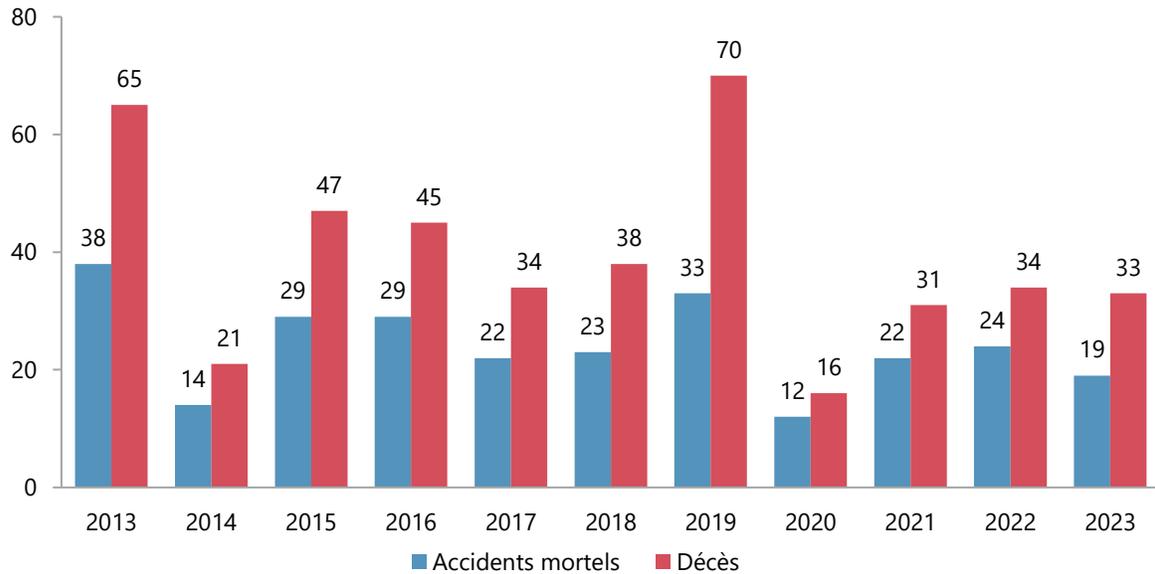
Figure 4. Accidents de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2023, à l'exclusion des ultralégers, en comparaison avec la moyenne de 2013 à 2022, par province ou territoire.



Accidents mortels, pertes de vie et blessures graves

Le BST a enregistré 19 accidents de transport aérien mortels avec 33 pertes de vie en 2023 (tableaux 1 et 4, et figure 5). Ce nombre est inférieur aux 24 accidents mortels enregistrés en 2022 et inférieur de 24 % à la moyenne de 25 accidents sur la période de 10 ans de 2013 à 2022. Parmi les 19 accidents mortels survenus en 2023, 11 ont mis en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur, 4 ont mis en cause des hélicoptères et 4 ont mis en cause des ultralégers. Tous ces 19 événements ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada; 18 d'entre eux se sont produits dans l'espace aérien canadien et 1, aux États-Unis (tableau 7).

Figure 5. Accidents mortels et pertes de vie mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2013 à 2023



Treize des 33 pertes de vie dans le transport aérien en 2023 mettaient en cause des services aériens commerciaux (tableau 4) : 4 d'entre eux étaient assujettis aux règlements de la sous-partie 703 du RAC sur les services de taxi aérien, 4 étaient assujettis à ceux de la sous-partie 702 du RAC sur le travail aérien et 5 étaient assujettis à ceux de la sous-partie 406 du RAC sur les unités de formation au pilotage. Il n'y a eu aucune perte de vie liée à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ni à des services aériens de navette (sous-partie 704 du RAC). Les 20 autres pertes de vie étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir. Aucune ne mettait en cause un exploitant détenteur d'un DEEP (sous-partie 604 du RAC).

En ce qui concerne le type d'aéronef, les accidents d'avions à voilure fixe propulsés par moteur ont causé 24 des 33 pertes de vie en 2023 (tableau 4). De ces 33 pertes de vie, 19 étaient des pilotes ou des membres d'équipage, 12 étaient des passagers d'aéronefs et 2 étaient des personnes au sol.

En tout, 22 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents d'aéronef en 2023 (tableau 5), soit un nombre inférieur de 37 % à celui de 2022, et inférieur de 25 % à la moyenne pour la période de 2013 à 2022. Sept personnes ont été gravement blessées dans des accidents mettant en cause des services aériens commerciaux en 2023 : aucun dans des avions de ligne (sous-partie 705 du RAC), 1 à bord d'un aéronef de navette (sous-partie 704 du RAC), 3 dans le secteur du taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), 2 dans le cadre du travail aérien (sous-partie 702 du RAC) et 1 à bord d'une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). En 2023 également, 13 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents de vols de loisir. Deux autres personnes ont été blessées dans d'autres types d'exploitation, dont des aéronefs gouvernementaux.

Taux d'accidents

Le taux d'accidents comme indicateur clé de la sécurité

Le taux d'accidents d'aéronef, soit le nombre d'accidents selon les heures de vol ou selon le nombre de mouvements (décollages ou atterrissages), est l'un des principaux indicateurs de la sécurité aérienne. Une analyse des tendances des taux d'accidents de différents types d'exploitants permettrait de signaler les problèmes de sécurité émergents chez certains types d'exploitants et dans certaines activités spécifiques.

Les données sur les activités (p. ex. les heures de vol) ventilées par type d'exploitant⁵ sont nécessaires pour calculer les taux d'accidents qui alimentent les analyses de tendances pour divers types d'exploitants ou qui appuient les comparaisons entre les types d'exploitants ou les régions géographiques.

Jusqu'en 2010, Transports Canada fournissait les données sur les activités ventilées par type d'exploitant, et le BST s'en servait pour calculer et publier les taux d'accidents des divers types d'exploitants. Depuis 2010, toutefois, Transports Canada ne fournit plus les données sur les activités selon les heures de vol ventilées par type d'exploitant, car il avait des réserves quant à l'exactitude de ces données qui, pour certains exploitants assujettis à plus d'une sous-partie du RAC, étaient déclarées collectivement seulement pour la sous-partie du RAC la plus restrictive. Pour 2023, Transports Canada n'a été en mesure de fournir aucune donnée sur le nombre d'heures de vol des aéronefs immatriculés au Canada. Par conséquent, le BST ne peut pas calculer de taux d'accident pour les aéronefs immatriculés au Canada par heure de vol, que ce soit pour l'ensemble ou pour une partie donnée du parc.

En 2019, Statistique Canada a changé sa façon de collecter des données sur les mouvements d'aéronefs dans les aéroports canadiens, et le présent rapport utilise ces renseignements pour donner un taux d'accident global pour les aéronefs exploités au Canada, fondé sur un sondage auprès de tous les grands aéroports et de certains aéroports plus petits au Canada. Bien que cette estimation comprenne la plus grande partie des mouvements d'aéronefs au Canada, il existe une importante lacune dans notre capacité de mesurer l'activité dans les petits aéroports ou carrément à l'extérieur des aéroports.

Parce que les données sur les mouvements ne sont, pour l'instant, pas classées par sous-partie du RAC lorsqu'elles sont mises en tableaux par Statistique Canada, il n'y a pas de différenciation par secteur (p. ex. exploitants de taxis aériens ou exploitants de lignes aériennes) ou par type d'aéronef (p. ex. avion, hélicoptère ou hydravion). Par conséquent, il est impossible de calculer les taux pour un secteur particulier de l'industrie.

Sans données sur les heures de vol et les mouvements qui soient classées en fonction des sous-parties du RAC et du type d'aéronef, il sera plus difficile pour les intervenants d'un secteur d'évaluer les risques et de déterminer l'efficacité réelle des stratégies d'atténuation mises en œuvre pour améliorer la sécurité.

Par conséquent, en 2019, le Bureau a recommandé que

⁵ Les types d'exploitant dans le RAC sont les suivants : Exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705), Exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704), Exploitation d'un taxi aérien (sous-partie 703), Opérations de travail aérien (sous-partie 702), Opérations aériennes étrangères (sous-partie 701) et Exploitants privés (sous-partie 604).

le ministère des Transports exige que tous les exploitants commerciaux rassemblent et déclarent les données sur les heures de vol et les mouvements pour leurs aéronefs par sous-partie du *Règlement de l'aviation canadien* et par type d'aéronef, et que le ministère des Transports publie ces données.

Recommandation A19-05 du BST

Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs au Canada, pour les aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger

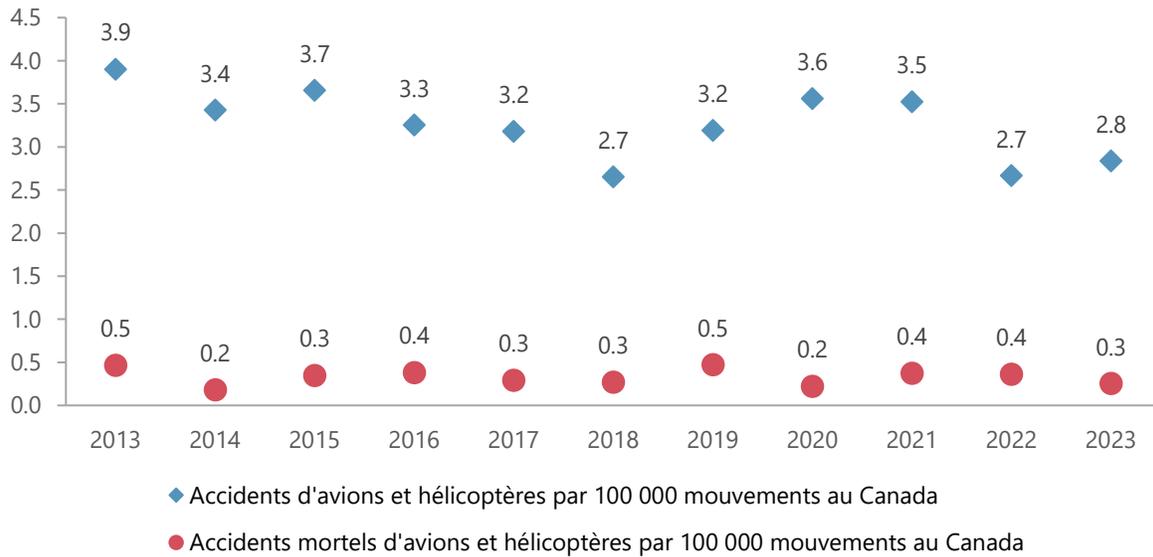
Bien que des taux d'accidents par *heures de vol* ne soient pas disponibles, il est possible de mesurer les taux d'accidents avec d'autres moyens. Statistique Canada recueille de l'information sur le nombre de *mouvements d'aéronefs* qui ont lieu dans les grands aéroports et certains petits aéroports du Canada. Même si cette information n'inclut pas toutes les activités, comme les activités à de nombreux petits aéroports ou à l'extérieur des aéroports, elle peut servir à titre d'indicateur de la sécurité du système pour la grande partie des mouvements d'aéronefs au Canada.

Taux d'accidents général

Le taux d'accidents général dans le transport aérien de 2,8 par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2023 (tableau 3 et figure 6) est parmi les plus bas enregistrés par le BST depuis qu'il a commencé à mesurer les taux d'accidents par mouvements en 2004. On a calculé ce taux en fonction des 156 accidents (nombre supérieur de 12 % par rapport à 2022), au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs), et des quelque 5 502 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 6 % par rapport à 2022).

Le taux d'accidents a chuté d'environ 3,9 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2013 à un creux de 2,7 en 2018 et 2022. Afin de déterminer si le changement du taux était statistiquement significatif, on a employé le coefficient de corrélation tau-b (τ_b) de Kendall pour quantifier la tendance du taux d'accident. Le coefficient de corrélation τ_b de Kendall est une mesure non paramétrique de la force et de la direction d'association qui existe entre deux variables. On a calculé le τ_b de Kendall pour la série de valeurs des taux d'événements par année sur 11 ans, de 2013 à 2023. Pour la période exposée dans le présent sommaire, les changements linéaires dans le taux d'accidents n'étaient pas statistiquement significatifs ($\tau_b = -0,4182$, $p = 0,0734$). Toutefois, il convient de noter que le taux d'accidents avait constamment diminué dans les années avant la pandémie de 2020. Pendant la pandémie, le taux d'accidents a augmenté, en partie en raison d'une diminution du nombre de mouvements d'aéronefs au même moment sans qu'il y ait une réduction similaire du nombre d'accidents d'aéronefs.

Figure 6. Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs, pour les avions et les hélicoptères



Taux d'accidents mortels

Comme le montre la figure 6, le taux d'accidents mortels en 2023 était de 0,3 par 100 000 mouvements d'aéronefs. On a calculé ce taux en fonction des 14 accidents mortels, au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs) en 2023. Le taux de 2023 est inférieur à celui de 2022 et équivalent à la moyenne de 2013 à 2022. On ne constate aucun changement statistiquement significatif dans le taux d'accidents mortels depuis 2013 (τ_b de Kendall = $-0,1273$, $p = 0,5858$).

Taux de mortalité

En 2023, le taux de mortalité était de 0,5 par 100 000 mouvements d'aéronefs (tableau 3). On a calculé ce taux en fonction des 27 pertes de vie causées par des accidents qui se sont produits au Canada et mettaient en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs). Ce taux de pertes de vie est similaire à celui de l'année précédente et inférieur au taux annuel moyen de 0,6 entre 2013 à 2022. Il n'y a aucune tendance statistiquement significative dans le taux de pertes de vie depuis 2013 (τ_b de Kendall = $-0,1636$, $p = 0,4835$).

Rejet de marchandises dangereuses

Le BST a enregistré 2 accidents en 2023 qui ont entraîné un rejet de marchandises dangereuses (tableau 1). Ce nombre est inférieur à la moyenne de 6 accidents par année, enregistrée au cours des 10 années précédentes.

Événements et phase de vol des accidents

Pour chaque accident signalé, le BST enregistre un ou plusieurs événements importants pour la sécurité qui se sont produits ainsi que la phase de vol de chacun de ces événements. Par exemple, si une perte de

puissance moteur se produit durant le décollage (événement important pour la sécurité n° 1), et l'avion fait demi-tour pour atterrir et fait une sortie de piste durant l'atterrissage (événement important pour la sécurité n° 2), les deux événements et leur phase de vol seront consignés à des fins statistiques. Les tableaux 11 à 14 montrent combien d'accidents se sont produits pour chaque catégorie d'événement et pour chaque phase de vol, de 2013 à 2023. Il est à noter que, si un seul accident comprend plus d'un événement dans une même phase de vol, cet accident ne sera compté qu'une seule fois au total pour cette phase. Par conséquent, le nombre total d'accidents pour chaque événement lié à une phase de vol ne correspondra pas nécessairement au nombre total d'accidents pour cette phase. Par exemple, dans la phase du décollage, si un accident comprend à la fois une perte de maîtrise et une perte de puissance, l'accident compte une fois dans chaque catégorie d'événement pour cette phase de vol, mais seulement une fois dans le total des événements par phase de vol. Environ 30 % des accidents de 2013 à 2023 comprennent des événements dans plus d'une phase de vol, de sorte que le nombre d'accidents qu'indiquent les tableaux ainsi que les figures 7 et 8 est plus grand que le nombre total d'accidents.

Les figures 7 et 8 et les tableaux 11 et 12 montrent le nombre d'accidents d'avion et d'hélicoptères par phase de vol pendant la période de 2013 à 2023. Le plus grand nombre d'accidents d'avions comprend des événements qui se produisent pendant les phases d'atterrissage (1029) et de décollage (435) (tableau 11 et figure 7). De même, les accidents d'hélicoptère (tableau 12 et figure 8) comprennent des événements qui se produisent le plus souvent pendant les phases d'atterrissage (144), de manœuvre⁶ (80) et de décollage (60). Remarquez que pour les avions, même si la phase d'atterrissage produit le plus grand nombre absolu d'accidents, les accidents mortels se produisent le plus souvent pendant les phases de vol de croisière (58) et de décollage (52), à l'exclusion des événements après l'impact (tableau 13 et figure 7). Pour les hélicoptères, la phase de manœuvre était associée à la plus grande proportion des accidents mortels (37 sur 118, soit 31 %). De même, pour les hélicoptères, les phases de croisière (16) et de manœuvre (16) sont liées à un plus grand nombre d'accidents mortels au cours des 11 dernières années que les phases de décollage (6), d'approche (3) et d'atterrissage (5) (tableau 14 et figure 8).

⁶ Tous les vols ne comprennent pas une phase de manœuvre (c'est-à-dire les vols à basse altitude ou les acrobaties aériennes).

Figure 7. Accidents d'avion comportant des événements durant des phases de vol précises, 2013 à 2023.

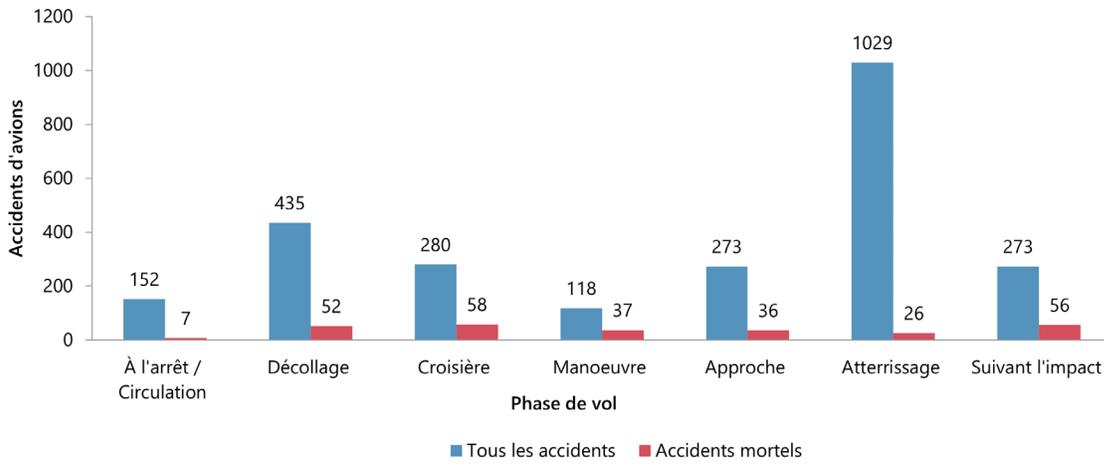
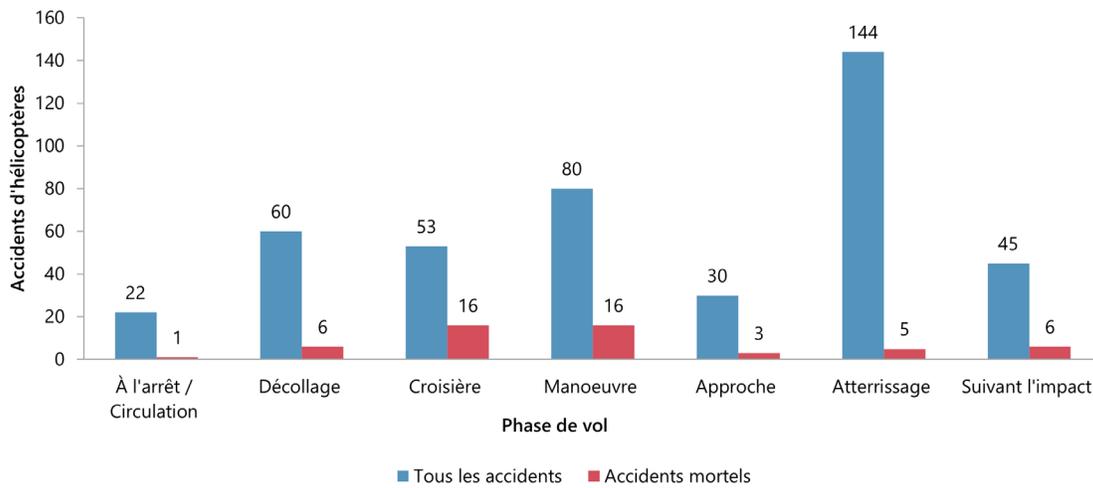


Figure 8. Accidents d'hélicoptère comportant des événements durant des phases de vol précises, 2013 à 2023



Aperçu des incidents

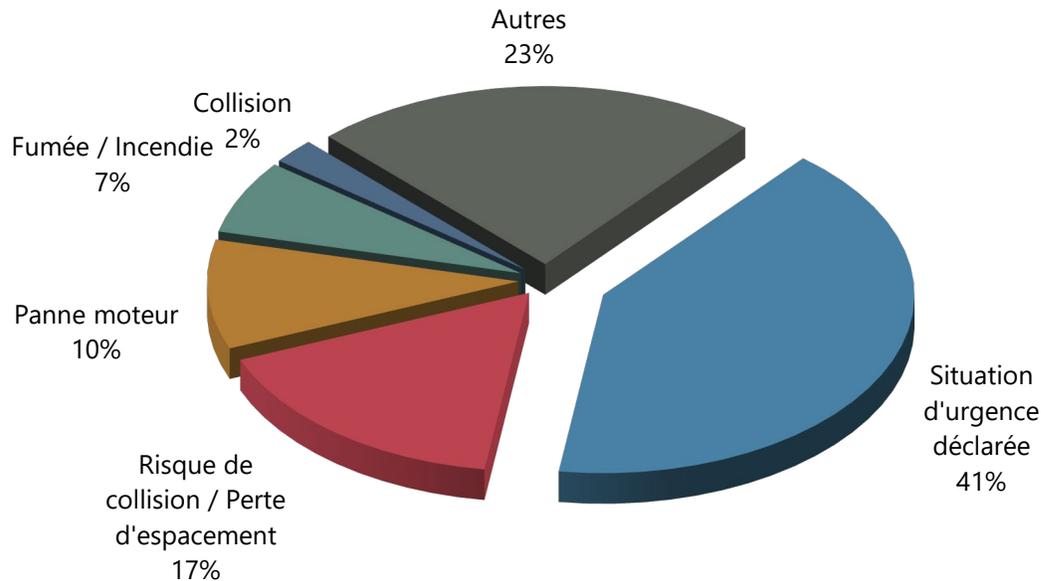
Nombre d'incidents

En 2023, on a signalé un total de 838 incidents de transport aérien conformément au Règlement sur le BST (tableau 9). Ce nombre représente une augmentation de 15 % par rapport aux 728 incidents signalés en 2022, et est supérieur de 13 % à la moyenne de 742 incidents par année de 2013 à 2022. Avant 2020, le nombre d'accidents a généralement augmenté, ce qui reflétait à la fois une augmentation du nombre de vols commerciaux et l'introduction de la nouvelle réglementation sur la déclaration des incidents au BST entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2014. Conformément à ces exigences de déclaration, les incidents de transport aérien devant être signalés au BST avaient été étendus aux aéronefs ayant une masse maximale homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (anciennement 5700 kg) ainsi qu'aux aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne émis conformément à la partie VII du RAC (Services aériens commerciaux). Lorsque la pandémie de COVID-19 a commencé, au début de 2020, le nombre de vols commerciaux et le nombre d'incidents signalés ont tous deux fortement diminué.

Dans l'ensemble, le retour vers les niveaux de trafic aérien commercial d'avant la pandémie au Canada s'est poursuivi en 2023⁷, accompagné par une augmentation du nombre d'incidents de transport aérien jusqu'aux niveaux d'avant la pandémie. Bien que les déclarations de situation d'urgence (345 incidents) soient toujours la catégorie d'incident la plus souvent signalée en 2023 (tableau 9 et figure 9), il est à noter qu'il s'agit d'une catégorie plus ou moins « fourre-tout » pour tous les incidents où une situation d'urgence est déclarée mais qui n'entrent dans aucune autre catégorie principale (comme elles sont décrites dans le Règlement sur le BST). Les incidents de risque de collision / perte d'espacement (ROC/LOS) (139) ont été plus fréquents qu'en 2022 et représentaient environ 17 % de tous les incidents en 2023. La proportion d'incidents de panne moteur (83) a augmenté en 2023 jusqu'à atteindre environ 10 % de tous les incidents. Parmi les types d'incidents restants, on a déclaré que les équipages (de vol ou de cabine) étaient incapables d'exercer leurs fonctions 86 fois, soit dans 10 % de tous les incidents devant être signalés durant l'année, une hausse par rapport au creux de 16 incidents (3,2 %) enregistré en 2021.

⁷ Statistique Canada. Tableau 23-10-0269-01 Indicateurs d'activités sur les transports, Transports Canada
DOI: <https://doi.org/10.25318/2310026901-fra> (dernière consultation le 19 avril 2024).

Figure 9. Incidents signalés dans le transport aérien, par type, 2023



La plupart des incidents de transport aérien signalés (68 %) en 2023 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Toutefois, 208 incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada se sont produits à l'extérieur du Canada. Ce nombre est supérieur au sommet précédent de 173 incidents en 2022, et dépasse de beaucoup la moyenne de 110 incidents par année au cours des 10 années de 2013 à 2022. Les déclarations de situation d'urgence et le risque de collision / perte d'espace (ROC/LOS) ont été les deux types d'incidents les plus courants à l'extérieur du Canada mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Ces deux types d'incidents ont connu une augmentation de leur fréquence au cours des dernières années. Le BST continuera de surveiller ces tendances à l'avenir.

L'augmentation générale du nombre d'incidents devant être signalés est attribuable, au moins en partie, à l'amélioration de la culture en matière de signalement dans l'industrie du transport aérien et à l'adoption des systèmes de gestion de la sécurité par beaucoup d'exploitants commerciaux de moindre envergure (en plus de tous les principaux transporteurs aériens canadiens), de même qu'à l'utilisation croissante des organisateurs électroniques de poste de pilotage et des appareils portables, qui facilitent tous deux les signalements des incidents par les pilotes.

En partie à cause des exigences en matière de signalement stipulées dans le Règlement sur le BST, les services aériens commerciaux ont été la source de la grande majorité (95 %) des incidents signalés au BST en 2023 (tableau 9). Plus des deux tiers de ces incidents (546 sur 838) mettaient en cause des avions de ligne immatriculés au Canada et exploités en vertu de la sous-partie 705 (exploitation d'une entreprise de transport aérien) du RAC (tableaux 9 et 10). Cela représente une baisse par rapport à un sommet de 614 en 2017, mais une hausse par rapport à la moyenne de 442 incidents par année de 2013 à 2022 qui mettaient en cause des avions de ligne immatriculés au Canada.

Les exploitants aériens étrangers (sous-partie 701 du RAC) ont été en cause dans 63 incidents en 2023, soit environ 8 % de tous les incidents liés aux services aériens commerciaux (tableau 9). Ce chiffre est

inférieur aux niveaux enregistrés avant la pandémie, bien que le trafic transfrontalier et international de passagers soit presque revenu à des niveaux enregistrés avant la pandémie⁸.

⁸ Statistique Canada. Tableau 23-10-0269-01 Indicateurs d'activités sur les transports, Transports Canada
DOI: <https://doi.org/10.25318/2310026901-fra> (dernière consultation le 19 avril 2024).

Tableaux de données

Tableau 1. Événements de transport aérien devant être signalés selon le type d'événement, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Nombre d'accidents devant être signalés	276	249	251	230	240	201	228	171	192	166	182
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	262	238	232	214	222	180	211	165	185	153	169
Accidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	4	4	10	8	11	11	8	6	6	7	7
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	10	7	9	8	7	11	10	0	1	6	6
Nombre d'accidents par type d'opérations aériennes¹	276	249	251	230	240	201	228	171	192	166	182
Commerciales	84	82	74	63	97	66	83	55	64	56	77
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	7	4	9	1	9	8	7	4	4	4	6
Navette (RAC 704)	3	2	3	3	5	1	4	3	1	1	3
Taxi aérien (RAC 703)	33	34	23	26	28	23	26	13	18	12	25
Travail aérien (RAC 702)	21	17	18	16	18	17	21	14	22	19	17
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	2	0	0	0	4	3	1	0	0	1	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	17	25	20	17	32	13	25	20	19	17	25
Autres opérations commerciales	1	1	1	1	2	1	0	1	0	2	2
Privées	179	159	172	164	142	134	144	114	127	108	103
Exploitants privés (RAC 604)	4	3	0	5	0	3	1	2	0	0	5
De loisir	175	156	165	152	135	126	137	109	124	104	96
Autres opérations privées	0	0	7	8	7	7	6	3	3	4	2
État	6	4	1	0	0	2	1	1	1	0	2
Autres opérations / Inconnues	9	5	5	3	2	0	0	1	1	2	1
Nombre d'accidents par type d'aéronef¹	276	249	251	230	240	201	228	171	192	166	182
Avion	212	176	197	174	178	153	176	133	138	126	131
Hélicoptère	27	34	33	28	27	26	28	17	29	20	32
Ultra-léger	23	32	17	22	25	18	19	17	20	15	17
Autres aéronefs ²	15	8	7	6	10	4	6	4	6	6	2
Aéronefs en cause dans des accidents^{1,3}	280	253	259	234	247	207	231	173	196	167	186
Avion	215	179	202	178	184	159	178	135	141	126	135
Hélicoptère	27	34	33	28	27	26	28	17	29	20	32
Ultra-léger	23	32	17	22	25	18	19	17	20	15	17
Autres aéronefs ²	15	8	7	6	11	4	6	4	6	6	2
Accidents mortels¹	38	14	29	29	22	23	33	12	22	24	19
Avion	25	12	20	22	18	17	27	7	14	16	11
Hélicoptère	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4
Ultra-léger	4	2	4	4	1	2	3	3	3	4	4
Autres aéronefs ²	4	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0
Pertes de vie – accidents devant être signalés	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33
Personnes gravement blessées – accidents devant être signalés	22	35	31	18	33	28	31	18	44	36	22
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	10	7	9	8	7	11	10	0	1	6	6
Accidents mortels	2	2	3	1	0	0	4	0	0	2	0
Pertes de vie	2	4	4	7	0	0	11	0	0	2	0
Personnes gravement blessées	0	1	0	0	0	4	1	0	0	2	2
Événements avec fuite de marchandises dangereuses	4	4	6	7	8	7	8	1	8	7	2
Incidents⁴	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	541	599	653	620	685	608	654	319	402	493	567
Incidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	38	55	58	117	181	161	181	66	72	173	208
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	129	102	106	117	106	115	113	43	30	71	77
Nombre d'incidents devant être signalés⁴	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Risque de collision / Perte d'espacement	115	94	111	139	172	141	138	49	62	124	139
Déclaration d'une situation d'urgence	294	313	333	311	348	340	366	190	205	311	345
Panne moteur	83	104	110	110	98	91	103	50	83	65	83
Fumée/Incendie	67	89	87	85	100	99	91	25	44	53	56
Collision	15	16	8	18	24	26	31	8	7	18	19
Autres incidents	115	125	140	170	197	163	186	99	99	157	196

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, lorsqu'un avion et un hélicoptère sont en cause dans un même événement, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 types, mais une seule fois dans le total.

² Ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

³ La rangée « Aéronefs en cause dans des accidents » correspond à un total d'aéronefs, alors que toutes les autres données font le compte d'accidents.

⁴ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, les incidents d'aviation devant être signalés concernent a) les aéronefs d'une masse maximale homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

Tableau 2. Événements de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada selon le type d'aéronef et d'opération aérienne, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents par type d'aéronef et d'opérations^{1,2}	243	212	227	200	208	173	200	154	171	146	159
Accidents d'avion	204	170	190	167	171	143	168	133	137	120	127
Opérations commerciales	58	55	51	42	71	46	66	45	44	39	50
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	7	4	9	1	9	8	7	4	4	4	6
Navette (RAC 704)	3	1	3	3	5	1	4	3	1	1	2
Taxi aérien (RAC 703)	19	19	12	16	18	18	21	10	11	8	13
Travail aérien (RAC 702)	12	8	10	7	12	6	11	8	9	10	6
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	16	23	16	16	27	12	23	20	19	16	23
Autres opérations commerciales	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Opérations privées	139	111	138	122	101	96	101	88	93	80	76
Exploitants privés (RAC 604)	3	1	0	5	0	3	1	2	0	0	5
De loisir	136	110	132	114	98	92	97	83	91	79	69
Autres opérations privées	0	0	6	4	3	2	3	3	2	1	2
État	2	3	1	0	0	2	1	0	0	0	2
Autres opérations / Inconnues	7	2	1	3	0	0	0	0	0	1	0
Accidents d'hélicoptère	27	34	32	27	27	26	27	17	29	20	30
Opérations commerciales	22	26	23	18	22	17	16	10	20	14	26
Opérations privées	4	7	9	9	5	9	11	6	9	6	4
État	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'aéronefs autres ³	13	8	7	6	10	4	6	4	6	6	2
Accidents mortels par type d'aéronef et d'opérations^{1,2}	32	10	23	24	21	21	26	9	19	18	15
Accidents d'avion	24	10	18	21	18	17	23	7	14	14	11
Opérations commerciales	8	2	6	3	7	4	8	1	2	5	4
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	5	1	3	1	1	2	6	1	0	1	1
Travail aérien (RAC 702)	1	1	2	1	2	2	1	0	2	3	1
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	0	1	1	3	0	1	0	0	1	2
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	14	8	13	18	11	13	15	6	12	9	7
Exploitants privés (RAC 604)	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
De loisir	13	8	13	16	10	13	15	6	12	9	7
Autres opérations privées	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'hélicoptère	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4
Opérations commerciales	6	0	4	1	2	1	1	1	4	2	4
Opérations privées	0	0	1	1	0	3	2	1	1	1	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'aéronefs autres ³	3	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0
Personnes mortellement blessées²	59	15	40	34	33	36	54	13	28	27	29
Personnes gravement blessées²	19	28	28	17	27	21	26	14	36	30	15
Incidents^{2,4}	579	654	711	737	866	769	835	385	473	666	775
Risque de collision / Perte d'espace	105	84	101	127	159	134	128	48	61	122	137
Déclaration d'une situation d'urgence	231	277	290	263	316	298	318	170	192	268	313
Panne moteur	70	94	102	102	88	79	96	44	78	62	81
Fumée/Incendie	55	76	79	75	95	85	83	21	41	48	48

Collision	14	15	7	16	23	21	27	8	7	18	18
Autre	104	108	132	154	185	152	183	94	94	148	178
Accidents d'ultralégers	23	31	16	22	25	18	19	17	20	15	17
Accidents mortels	4	2	3	4	1	2	3	3	3	4	4
Personnes mortellement blessées	4	2	3	4	1	2	5	3	3	5	4
Personnes gravement blessées	3	6	3	1	6	3	4	4	8	3	5

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, lorsqu'un avion et un hélicoptère sont en cause dans un même événement, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 types, mais une seule fois dans le total.

² Exclut les ultralégers.

³ Ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

⁴ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, les incidents d'aviation devant être signalés concernent a) les aéronefs d'une masse maximale homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

Tableau 3. Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs¹, pour les avions et les hélicoptères, au Canada, de 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents	235	206	220	196	195	167	196	145	161	139	156
Accidents mortels	28	11	21	23	18	17	29	9	17	19	14
Pertes de vie	52	17	39	37	30	26	63	13	26	28	27
Mouvements d'aéronefs ² (milles)	6 024	6 010	6 016	6 023	6 136	6 295	6 140	4 074	4 571	5 214	5 502
Accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs	3,9	3,4	3,7	3,3	3,2	2,7	3,2	3,6	3,5	2,7	2,8
Accidents mortels par 100 000 mouvements d'aéronefs	0,5	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	0,2	0,4	0,4	0,3
Pertes de vie par 100 000 mouvements d'aéronefs	0,9	0,3	0,6	0,6	0,5	0,4	1,0	0,3	0,6	0,5	0,5

Données produites le 12 mars 2024

¹ Exclut les ultralégers, ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres et autres types d'aéronefs similaires .

² Statistique Canada. Tableau 23-10-0296-01 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports offrant des services de NAV CANADA et d'autres aéroports sélectionnés, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310029601-fra>; Tableau 23-10-0003-01 Mouvements d'aéronefs, par mouvements civils et militaires, dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, mensuel.

DOI : <https://doi.org/10.25318/2310000301-fra>; Tableau 23-10-0010-01 Mouvements d'aéronefs, par mouvements civils et militaires, dans les aéroports dotés d'une station d'information de vol de NAV CANADA, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310001001-fra>; Tableau 23-10-0016-01 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol et type d'exploitation, aéroports sans tour de contrôle de la circulation aérienne, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310001601-fra>.

Tableau 4. Personnes mortellement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Personnes mortellement blessées	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	57	15	39	35	32	28	57	16	29	32	31
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	2	4	4	7	0	0	11	0	0	2	0
Personnes mortellement blessées, par type d'opérations aériennes	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33
Opérations commerciales	29	4	20	6	15	9	25	2	8	10	13
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	19	2	12	1	1	5	21	1	1	3	4
Travail aérien (RAC 702)	4	2	6	2	7	4	3	1	7	6	4
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	0	2	3	5	0	1	0	0	1	5
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	33	17	28	39	19	29	45	14	23	24	20
Exploitants privés (RAC 604)	1	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0
De loisir	32	17	28	27	17	29	43	14	23	24	20
Autres opérations privées	0	0	0	8	2	0	2	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Membres d'équipage mortellement blessés, par type d'opérations aériennes	44	15	29	25	26	20	34	11	18	24	19
Opérations commerciales	21	3	10	3	11	3	10	2	4	7	8
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	14	1	4	1	1	0	8	1	0	1	2
Travail aérien (RAC 702)	4	2	4	1	4	3	1	1	4	5	2
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	0	2	1	5	0	1	0	0	1	4
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	21	12	20	22	15	17	24	9	14	17	11
Exploitants privés (RAC 604)	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
De loisir	20	12	20	18	14	17	22	9	14	17	11
Autres opérations privées	0	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Passagers mortellement blessés, par type d'opérations aériennes	20	6	18	20	8	18	36	5	11	10	12
Opérations commerciales	8	1	10	3	4	6	15	0	3	3	3
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	5	1	8	0	0	5	13	0	0	2	2
Travail aérien (RAC 702)	0	0	2	1	3	1	2	0	3	1	0
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	11	5	8	17	4	12	21	5	8	7	9
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	11	5	8	9	3	12	21	5	8	7	9
Autres opérations privées	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Personnes au sol mortellement blessées	1	0	2	0	2						
Personnes mortellement blessées, par type d'aéronef	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33
Avion	46	19	35	37	27	30	60	11	18	25	24
Hélicoptère	12	0	8	3	5	6	5	2	10	3	5
Ultra-léger	4	2	4	4	1	2	5	3	3	5	4
Autre aéronef	7	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0

Données produites le 12 mars 2024

Tableau 5. Personnes gravement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Personnes gravement blessées	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35	22
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	22	34	28	17	31	23	27	15	42	30	20
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	0	0	3	1	2	1	3	3	2	3	0
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	0	1	0	0	0	4	1	0	0	2	2
Personnes gravement blessées, par type d'opérations aériennes	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35	22
Opérations commerciales	11	10	15	8	13	17	13	4	13	11	7
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	3	2	8	4	1	1	3	3	0
Navette (RAC 704)	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Taxi aérien (RAC 703)	6	5	8	4	0	9	8	0	1	4	3
Travail aérien (RAC 702)	3	3	3	2	2	2	2	1	8	4	2
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	2	1	0	2	1	2	1	1	0	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	10	23	16	10	20	11	18	13	31	24	13
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	10	23	14	9	19	8	18	13	31	24	13
Autres opérations privées	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Autres opérations / Inconnues	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Membres d'équipage gravement blessés, par type d'opérations aériennes	13	23	17	8	22	19	16	13	31	21	14
Opérations commerciales	4	5	6	3	8	10	2	3	12	5	3
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	1	0	3	3	0	1	3	2	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	2	2	2	2	0	3	0	0	0	2	1
Travail aérien (RAC 702)	2	1	3	1	2	2	1	1	8	1	1
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	2	0	0	2	1	1	1	1	0	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	8	17	11	5	14	9	14	9	19	16	10
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	8	17	9	5	14	7	14	9	19	16	10
Autres opérations privées	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Autres opérations / Inconnues	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passagers gravement blessés, par type d'opérations aériennes	8	11	14	8	11	9	13	4	13	13	7
Opérations commerciales	6	5	9	4	5	7	9	1	1	6	3
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	2	2	5	1	0	0	0	1	0
Navette (RAC 704)	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Taxi aérien (RAC 703)	4	3	6	2	0	6	7	0	1	2	2
Travail aérien (RAC 702)	0	2	0	0	0	0	1	0	0	3	0
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	2	5	5	4	6	2	4	3	12	7	3
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	2	5	5	4	5	1	4	3	12	7	3
Autres opérations privées	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1

Personnes au sol gravement blessées	1	1	0	2	0	0	2	1	0	1	1
Personnes gravement blessées, par type d'aéronef	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35	22
Avion	13	21	23	10	23	23	26	10	25	25	14
Hélicoptère	6	6	5	6	3	2	1	3	8	6	3
Ultra-léger	3	7	3	1	6	3	4	4	8	3	5
Autre aéronef	0	1	0	1	1	0	0	1	3	1	0

Données produites le 12 mars 2024

Tableau 6. Accidents mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada selon le type d'opération aérienne^{1,2}, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents d'avion par type d'opérations aériennes²	204	170	190	167	171	143	168	133	137	120	127
Entraînement	24	27	16	20	31	14	28	23	19	22	31
Loisirs/Voyage	127	96	125	112	92	83	83	74	85	66	59
Affaires	2	9	1	3	1	7	5	4	3	2	3
Gestion des feux de forêt	3	2	2	1	0	1	2	1	4	2	2
Essai/Démonstration/Convoyage	4	5	2	2	4	1	3	2	3	1	4
Épandage	7	4	5	6	6	5	6	8	1	6	2
Inspection	1	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0
Transport aérien	26	22	22	16	27	26	29	15	14	14	19
Ambulance aérienne	0	1	0	3	1	1	1	1	2	0	3
Excursion aérienne	1	1	1	0	1	1	2	0	1	0	0
Autres opérations / Inconnues	11	4	16	5	8	6	9	5	5	5	5
Accidents d'avion mortels par type d'opérations aériennes²	24	10	18	21	18	17	23	7	14	14	11
Entraînement	2	1	1	1	3	0	1	1	1	2	3
Loisirs/Voyage	11	7	12	15	9	12	12	5	10	7	6
Affaires	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Essai/Démonstration/Convoyage	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Épandage	1	0	0	2	1	1	0	0	0	2	0
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Transport aérien	5	1	2	1	2	2	6	1	0	1	1
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	3	0	2	0	3	2	2	0	2	1	1
Accidents d'hélicoptère par type d'opérations aériennes²	27	34	32	27	27	26	27	17	29	20	30
Entraînement	1	2	5	1	7	1	2	0	1	2	3
Loisirs/Voyage	2	7	8	9	4	6	9	6	6	3	4
Affaires	1	0	1	0	0	2	1	0	1	1	0
Gestion des feux de forêt	3	0	2	0	2	2	1	1	3	1	3
Essai/Démonstration/Convoyage	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0
Épandage	0	1	2	1	3	1	3	2	1	4	1
Inspection	2	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Transport aérien	8	18	9	7	3	3	9	2	6	3	14
Ambulance aérienne	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	7	2	4	8	6	8	2	6	9	5	5
Accidents d'hélicoptère mortels par type d'opérations aériennes²	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4
Entraînement	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Loisirs/Voyage	0	0	0	1	0	2	2	1	1	1	0
Affaires	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Épandage	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Inspection	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	3	0	3	0	0	0	1	0	1	0	2
Ambulance aérienne	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	1	0	0	1	1	1	0	1	2	2	2

Données produites le
12 mars 2024

¹ Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultralégers, ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres et autres types d'aéronefs similaires.

² Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, lorsqu'un avion d'affaires ET un avion d'entraînement sont en cause dans un même événement, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 types, mais une seule fois dans le total.

Tableau 7. Accidents de transport aérien mortels et pertes de vie au Canada et à l'étranger, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents par province / territoire	276	249	251	230	240	201	228	171	192	166	182
Terre-Neuve-et-Labrador	3	5	6	5	4	4	3	2	4	4	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	5	3	6	2	3	2	1	1	2	0	3
Nouveau-Brunswick	2	6	2	5	7	1	8	2	2	0	2
Québec	66	69	51	34	44	31	50	33	45	33	32
Ontario	72	67	74	50	62	53	53	39	36	49	44
Manitoba	13	12	14	17	10	7	17	9	6	9	10
Saskatchewan	19	12	13	10	13	13	12	17	8	14	7
Alberta	29	33	23	38	35	32	29	25	29	18	22
Colombie-Britannique	51	30	42	53	39	36	39	34	46	28	44
Yukon	4	4	6	2	4	4	3	0	3	2	2
Territoires du Nord-Ouest	3	3	2	3	2	5	4	1	2	1	5
Nunavut	4	1	2	3	3	1	1	2	3	0	3
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
À l'étranger	4	4	10	8	11	11	8	6	6	7	7
Accidents mortels par province / territoire	38	14	29	29	22	23	33	12	22	24	19
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	1	0	0	0	2	1	1	1	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Québec	5	2	7	7	4	2	9	4	6	5	4
Ontario	9	5	6	5	4	6	6	1	5	10	3
Manitoba	2	0	1	1	3	0	1	0	0	1	0
Saskatchewan	2	1	2	2	2	1	0	0	0	1	0
Alberta	4	1	3	4	3	5	5	3	4	3	4
Colombie-Britannique	10	2	4	8	3	4	5	3	2	3	7
Yukon	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	3	1	4	1	2	4	1	0	2	0	1
Pertes de vie par province / territoire	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	1	0	0	0	8	1	2	1	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0
Québec	5	2	16	15	6	4	14	5	7	6	5
Ontario	19	8	10	5	9	8	16	1	6	15	4
Manitoba	5	0	1	2	4	0	3	0	0	1	0
Saskatchewan	3	2	3	2	3	1	0	0	0	2	0
Alberta	5	1	4	4	5	6	8	6	7	4	10
Colombie-Britannique	17	3	7	12	4	6	12	3	3	5	12
Yukon	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2

Données produites le 12 mars 2024

Tableau 8. Accidents et accidents mortels au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Accidents par province / territoire	243	212	227	200	208	173	200	154	171	146	159
Terre-Neuve-et-Labrador	3	4	6	4	3	2	2	2	3	1	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	5	2	5	2	2	1	1	1	2	0	2
Nouveau-Brunswick	2	6	2	5	5	1	8	2	2	0	2
Québec	57	57	44	28	39	28	41	29	40	30	23
Ontario	59	53	66	43	51	44	46	32	28	40	41
Manitoba	13	11	13	17	10	7	12	9	6	8	9
Saskatchewan	18	10	12	10	12	13	12	16	8	14	7
Alberta	27	31	21	36	30	27	27	23	27	16	20
Colombie-Britannique	44	27	39	43	35	30	36	32	42	27	38
Yukon	4	4	6	1	4	2	2	0	2	1	2
Territoires du Nord-Ouest	3	2	2	3	2	5	4	1	2	1	5
Nunavut	3	1	1	2	3	1	1	2	3	0	2
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
À l'étranger	4	4	10	6	11	11	8	5	6	7	7
Accidents mortels par province / territoire	32	10	23	24	21	21	26	9	19	18	15
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Québec	3	1	6	5	4	2	5	3	5	3	1
Ontario	6	3	5	3	4	5	5	0	3	8	3
Manitoba	2	0	0	1	3	0	1	0	0	1	0
Saskatchewan	2	1	2	2	2	1	0	0	0	1	0
Alberta	4	1	3	4	3	4	5	2	4	2	4
Colombie-Britannique	9	2	2	7	2	4	5	3	2	3	6
Yukon	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	3	1	4	1	2	4	1	0	2	0	1
Pertes de vie	59	15	40	34	33	36	54	13	28	27	29
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	1	0	0	0	7	1	2	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0
Québec	3	1	15	7	6	4	8	4	6	4	2
Ontario	16	4	9	3	9	7	9	0	4	13	4
Manitoba	5	0	0	2	4	0	3	0	0	1	0
Saskatchewan	3	2	3	2	3	1	0	0	0	2	0
Alberta	5	1	4	4	5	5	8	5	7	2	10
Colombie-Britannique	16	3	4	11	3	6	12	3	3	5	11
Yukon	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	1	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2

Données produites le 12 mars 2024

¹ Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultralégers, ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres et autres types d'aéronefs similaires.

Tableau 9. Incidents d'aéronefs devant être signalés selon le type d'opération aérienne¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Incidents par catégorie¹	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Risque de collision / Perte d'espacement	115	94	111	139	172	141	138	49	62	124	139
Déclaration d'une situation d'urgence	294	313	333	311	348	340	366	190	205	311	345
Panne moteur	83	104	110	110	98	91	103	50	83	65	83
Fumée/Incendie	67	89	87	85	100	99	91	25	44	53	56
Collision	15	16	8	18	24	26	31	8	7	18	19
Difficultés de maîtrise	25	40	29	35	34	41	25	25	24	41	38
Incapacité de l'équipage	58	37	46	66	78	57	87	34	16	47	86
Marchandises dangereuses	3	4	0	2	0	2	0	0	3	0	0
Dépressurisation	14	12	16	14	21	13	23	5	16	14	16
Manque de carburant	2	6	17	15	17	10	5	3	3	5	13
Sortie de l'aire d'atterrissage	9	20	17	19	22	11	9	10	10	17	11
Erreur de carburant	0	0	0	1	3	0	3	4	3	1	1
Largage de la charge	4	5	14	15	21	23	28	11	17	22	21
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	0	1	1	3	1	0	1	0	0	0	1
Incidents par type d'opérations aériennes^{1,2}	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Opérations commerciales	656	699	741	785	888	815	869	393	461	674	792
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	450	429	437	490	614	547	572	220	246	416	546
Navette (RAC 704)	95	106	87	79	73	60	67	50	51	56	50
Taxi aérien (RAC 703)	30	79	114	104	102	90	104	59	83	95	83
Travail aérien (RAC 702)	12	34	48	43	55	55	59	35	56	56	64
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	113	82	75	94	80	91	86	32	27	55	63
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	4	5	6	12	11	7	13	7	8	7	7
Autres opérations commerciales	1	0	2	5	1	2	4	2	2	5	3
Opérations privées	31	37	52	45	56	51	56	27	38	51	51
Exploitants privés (RAC 604)	18	22	19	19	32	19	25	12	18	27	25
De loisir	13	14	15	14	11	9	10	6	15	14	15
Autres opérations privées	0	1	18	12	13	23	22	10	6	10	12
État	20	13	15	8	15	11	8	5	7	9	8
Autres opérations / Inconnues	4	12	15	22	13	12	12	2	3	6	3
Incidents par type d'aéronef^{1,2}	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Avion	673	715	749	795	892	819	842	400	458	687	797
Hélicoptère	20	30	47	38	52	43	77	21	41	41	45
Ultra-légers et autres aéronefs ³	0	3	8	7	4	4	6	0	1	2	2
Aéronefs en cause dans des incidents^{1,4}	800	830	887	957	1063	970	1016	452	533	776	898
Avion	780	797	832	912	1006	921	931	431	491	733	850
Hélicoptère	20	30	47	38	53	45	79	21	41	41	46
Ultra-légers et autres aéronefs ³	0	3	8	7	4	4	6	0	1	2	2
Incidents par province / territoire¹	689	741	789	833	939	860	915	421	500	728	838
Terre-Neuve-et-Labrador	29	22	30	31	27	35	29	11	16	23	29
Île-du-Prince-Édouard	2	0	1	4	1	2	1	1	1	3	0
Nouvelle-Écosse	11	22	19	17	22	28	28	13	6	11	24
Nouveau-Brunswick	7	8	9	9	4	7	11	3	6	6	7
Québec	122	89	116	109	139	141	147	75	76	108	120
Ontario	166	157	152	166	230	144	166	89	115	134	139
Manitoba	31	51	54	47	49	43	44	26	42	34	29
Saskatchewan	27	32	21	25	19	16	24	15	19	20	26
Alberta	103	98	117	110	107	104	106	43	40	62	91
Colombie-Britannique	99	132	154	137	101	123	129	56	75	89	104
Yukon	5	6	6	5	5	2	8	1	6	2	8
Territoires du Nord-Ouest	16	25	17	9	20	22	9	11	12	16	20
Nunavut	10	20	15	15	15	19	15	4	11	21	15
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	23	24	20	32	19	14	17	7	3	25	18

À l'étranger

38 55 58 117 181 161 181 66 72 173 208

Données produites le 12 mars 2024

¹ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, les incidents d'aviation devant être signalés concernent a) les aéronefs d'une masse maximale homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

² Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, lorsqu'un avion et un hélicoptère sont en cause dans un même événement, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 types, mais une seule fois dans le total.

³ Ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

⁴ La rangée « Aéronefs en cause dans des accidents » correspond à un total d'aéronefs, alors que toutes les autres données font le compte d'accidents.

Tableau 10. Incidents devant être signalés¹ au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Incidents par catégorie¹	579	654	711	737	866	769	835	385	473	666	775
Risque de collision / Perte d'espace	105	84	101	127	159	134	128	48	61	122	137
Déclaration d'une situation d'urgence	231	277	290	263	316	298	318	170	192	268	313
Panne moteur	70	94	102	102	88	79	96	44	78	62	81
Fumée/Incendie	55	76	79	75	95	85	83	21	41	48	48
Collision	14	15	7	16	23	21	27	8	7	18	18
Difficultés de maîtrise	22	36	28	30	33	40	25	24	24	38	34
Incapacité de l'équipage	56	35	44	65	74	55	86	30	15	46	81
Marchandises dangereuses	3	3	0	2	0	2	0	0	2	0	0
Dépressurisation	10	10	14	13	19	11	23	5	15	11	15
Manque de carburant	2	3	15	11	16	5	4	3	3	5	8
Sortie de l'aire d'atterrissage	7	17	17	14	18	10	8	10	10	16	10
Erreur de carburant	0	0	0	1	3	0	3	4	3	1	1
Largage de la charge	4	4	13	15	21	23	28	11	17	22	21
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	0	0	1	3	1	0	1	0	0	0	1
Incidents par type d'opérations aériennes^{1,2}	579	654	711	737	866	769	835	385	473	666	775
Opérations commerciales	552	622	674	705	825	741	799	363	437	623	734
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	449	427	436	489	613	546	571	218	246	415	545
Navette (RAC 704)	95	106	87	79	73	60	67	50	51	56	50
Taxi aérien (RAC 703)	30	79	114	104	102	90	104	58	83	95	83
Travail aérien (RAC 702)	12	31	47	43	55	55	59	35	56	56	64
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	4	5	6	12	11	7	13	7	8	7	7
Autres opérations commerciales	0	0	1	2	0	1	3	1	2	5	3
Opérations privées	25	29	40	37	48	33	45	22	35	45	47
Exploitants privés (RAC 604)	13	17	16	19	32	19	24	12	18	27	25
De loisir	12	11	14	12	11	8	10	6	14	14	15
Autres opérations privées	0	1	10	6	5	6	12	5	4	4	8
État	19	11	15	6	13	10	8	5	7	8	8
Autres opérations / Inconnues	4	9	14	14	10	12	10	1	3	1	2
Incidents par type d'aéronef^{1,2}	579	654	711	737	866	769	835	385	473	666	775
Avion	563	631	672	699	819	728	762	364	432	626	735
Hélicoptère	20	27	46	38	52	43	77	21	41	41	44
Ultra-légers et autres aéronefs ³	0	3	8	6	4	4	6	0	0	1	2
Aéronefs en cause dans des incidents^{1,4}	681	730	800	843	981	874	927	415	505	712	833
Avion	661	700	746	799	924	825	842	394	464	670	786
Hélicoptère	20	27	46	38	53	45	79	21	41	41	45
Ultra-légers et autres aéronefs ³	0	3	8	6	4	4	6	0	0	1	2
Incidents par province/territoire¹	579	654	711	737	866	769	835	385	473	666	775
Terre-Neuve-et-Labrador	17	13	20	22	22	22	15	8	14	21	22
Île-du-Prince-Édouard	1	0	1	4	1	2	1	1	1	3	0
Nouvelle-Écosse	9	19	17	12	17	20	26	11	5	8	17
Nouveau-Brunswick	4	6	9	9	3	6	8	2	6	6	7
Québec	96	81	103	99	127	122	125	68	73	103	104
Ontario	142	139	141	148	202	129	146	85	109	118	124
Manitoba	27	45	51	44	47	38	44	25	40	32	29
Saskatchewan	26	27	19	25	18	14	24	13	19	19	24
Alberta	93	93	110	103	102	97	100	38	35	55	88
Colombie-Britannique	93	125	137	118	100	114	124	52	71	83	98
Yukon	3	5	6	5	3	2	8	1	5	1	7
Territoires du Nord-Ouest	16	25	17	8	20	21	8	10	12	16	19
Nunavut	10	16	14	15	14	16	14	3	10	19	15
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	4	5	8	8	9	5	11	2	1	9	13
À l'étranger	38	55	58	117	181	161	181	66	72	173	208

Données produites le 12 mars 2024

¹ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, les incidents d'aviation devant être signalés concernent a) les aéronefs d'une masse maximale homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

² Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, lorsqu'un avion et un hélicoptère sont en cause dans un même événement, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 types, mais une seule fois dans le total.

³ Ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

⁴ La rangée « Aéronefs en cause dans des accidents » correspond à un total d'aéronefs, alors que toutes les autres données font le compte d'accidents.

Tableau 11. Accidents d'avion selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	23	16	19	16	20	13	14	4	6	11	10	152
Collision avec un objet	8	6	3	5	9	6	5	1	5	6	6	60
Collision avec un aéronef en mouvement	1	3	5	4	3	3	2	1	3	0	2	27
Piqué/Renversement	5	1	3	2	2	0	1	0	0	6	1	21
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	2	1	2	1	3	1	2	0	0	0	1	13
Perte de maîtrise	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
Autres	11	9	12	13	14	10	10	3	4	7	6	99
Décollage	40	48	53	47	45	35	48	30	40	24	25	435
Collision avec le relief	11	10	18	13	15	7	14	4	12	4	6	114
Perte de maîtrise	7	18	9	11	7	5	11	3	11	1	2	85
Collision avec un objet	8	11	18	12	8	11	17	12	10	7	4	118
Décollage/Atterrissage	9	11	11	14	16	11	11	8	13	7	1	112
Perte de puissance	13	16	12	10	11	5	12	6	2	4	6	97
Autres	26	34	50	30	35	31	38	28	36	22	19	349
En route	34	23	29	19	34	27	28	24	20	20	22	280
Perte de puissance	15	14	8	12	15	11	12	8	5	8	10	118
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	8	7	5	4	5	6	8	4	6	3	4	60
Collision avec le relief	10	5	4	5	5	5	6	3	3	5	4	55
Composant/Système	3	2	3	0	3	1	2	3	1	1	1	20
Autres	18	14	26	8	24	22	21	19	15	14	19	200
Manœuvre	12	4	11	13	11	12	15	14	4	12	10	118
Collision avec le relief	7	1	7	6	7	4	5	6	1	8	4	56
Perte de maîtrise	1	1	2	4	5	4	0	3	1	3	3	27
Collision avec un objet	2	1	2	3	1	2	5	3	0	4	2	25
Perte de puissance	0	0	1	2	1	1	1	2	1	3	1	13
Autres	5	3	4	6	2	8	12	7	3	9	7	66
Approche	32	28	25	17	21	25	27	24	20	26	28	273
Collision avec le relief	6	7	10	4	7	5	8	1	3	13	10	74
Perte de puissance	11	6	2	3	6	6	5	6	3	6	5	59
Collision avec un objet	7	9	7	6	7	3	2	5	0	7	4	57
Composant/Système	3	4	2	0	2	3	3	2	1	0	1	21
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	7	7	1	1	4	5	7	4	2	2	2	42
Perte de maîtrise	5	1	4	1	0	1	5	0	2	6	2	27
Autres	10	9	18	12	13	18	21	18	16	14	19	168
Atterrissage	116	99	118	113	95	92	93	80	84	58	81	1029
Hors piste/Sortie de piste	28	14	30	30	21	17	23	20	18	16	23	240
Collision avec un objet	18	20	29	24	23	29	25	18	19	14	13	232
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	25	17	27	27	23	19	17	18	18	7	11	209
Piqué/Renversement	20	17	27	33	29	23	21	19	25	14	17	245
Perte de maîtrise	19	22	2	3	6	3	4	0	3	4	2	68
Atterrissage brutal	13	14	10	17	19	16	17	7	11	4	11	139
Collision avec le relief	12	21	20	12	7	11	10	8	4	6	10	121
Train d'atterrissage non sorti	10	7	10	9	4	5	7	1	3	2	0	58
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	11	5	12	18	18	7	7	9	7	8	10	112
Autres	45	28	77	77	50	58	53	53	51	31	58	581
Après l'impact	13	16	37	57	41	44	31	9	6	9	10	273
Incendie/Explosion/Fumée	7	6	13	9	5	7	5	4	0	2	5	63
Autres	6	12	24	49	37	38	26	5	6	7	5	215

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, si un événement pendant la phase de décollage est lié à la fois à une perte de maîtrise et à une perte de puissance, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 catégories, mais une seule fois dans le total de la phase.

Tableau 12. Accidents d'hélicoptère selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	1	4	2	0	1	4	3	0	2	1	4	22
Collision avec le relief	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Perte de maîtrise	0	2	1	0	0	0	2	0	1	0	1	7
Collision avec un objet	0	2	1	0	1	1	1	0	0	0	3	9
Autres	1	4	0	0	0	4	2	0	2	1	3	17
Décollage	7	9	4	6	5	5	6	1	8	5	4	60
Perte de maîtrise	0	5	1	4	4	1	3	0	4	1	1	24
Collision avec le relief	2	1	2	1	1	2	2	0	1	1	3	16
Collision avec un objet	2	2	1	0	1	2	3	0	2	1	2	16
Perte de puissance	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	5
Autres	2	4	1	3	2	2	4	1	6	2	3	30
En route	5	7	4	5	3	6	4	5	7	2	5	53
Collision avec le relief	1	3	1	1	1	2	2	1	2	0	1	15
Perte de puissance	1	1	1	3	0	1	1	1	2	0	0	11
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Composant/Système	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	6
Autres	4	5	3	4	3	5	1	5	6	2	5	43
Manœuvre	8	4	8	8	7	4	9	6	10	8	8	80
Collision avec le relief	5	2	3	5	3	2	2	2	3	4	4	35
Perte de maîtrise	2	2	2	3	4	0	2	2	4	2	0	23
Collision avec un objet	2	1	1	3	3	1	4	2	2	1	2	22
Événement lié à l'exploitation	1	0	2	5	3	1	6	1	1	0	3	23
Perte de puissance	1	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	6
Autres	2	2	5	5	5	2	7	5	4	5	5	47
Approche	3	3	3	5	2	2	2	1	3	2	4	30
Collision avec le relief	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	4
Perte de puissance	0	1	1	3	0	0	0	0	1	0	1	7
Perte de maîtrise	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	2	8
Collision avec un objet	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	3
Autres	3	2	2	4	1	1	2	1	2	2	3	23
Atterrissage	12	12	18	16	13	12	12	9	13	12	15	144
Atterrissage brutal	1	3	1	0	1	2	0	0	0	2	1	11
Collision avec le relief	0	3	6	0	0	2	1	1	0	3	4	20
Perte de maîtrise	2	4	6	2	1	2	3	6	2	4	5	37
Collision avec un objet	5	5	1	4	3	6	2	5	2	0	2	35
Autres	9	5	10	4	5	5	7	5	3	4	6	63
Après l'impact	3	2	5	11	1	6	5	2	5	3	2	45
Incendie/Explosion/Fumée	2	0	1	0	0	0	3	2	2	0	0	10
Autres	1	2	4	11	1	6	4	0	4	3	2	38

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, si un événement pendant la phase de décollage est lié à la fois à une perte de maîtrise et à une perte de puissance, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 catégories, mais une seule fois dans le total de la phase.

Tableau 13. Accidents d'avion mortels selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	1	0	1	2	1	0	1	1	0	0	0	7
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec un aéronef en mouvement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué/Renversement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	0	1	2	1	0	1	1	0	0	0	7
Décollage	4	2	9	5	6	5	7	1	7	2	4	52
Collision avec le relief	3	0	4	4	5	2	5	0	6	1	4	34
Perte de maîtrise	2	1	4	4	2	2	2	0	3	0	0	20
Collision avec un objet	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	5
Décollage/Atterrissage	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	5
Perte de puissance	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	6
Autres	2	0	7	1	4	4	3	1	5	2	0	29
En route	9	3	7	5	5	6	10	2	4	4	3	58
Perte de puissance	0	0	0	2	0	1	2	0	0	0	1	6
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	3
Collision avec le relief	7	3	4	4	3	5	6	1	3	2	3	41
Composant/Système	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	5	1	6	2	4	5	7	1	3	3	3	40
Manœuvre	3	2	4	5	4	5	4	4	0	4	2	37
Collision avec le relief	2	1	4	4	4	3	4	3	0	4	1	30
Perte de maîtrise	0	1	0	2	2	4	0	1	0	2	1	13
Collision avec un objet	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	5
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	1	0	1	1	3	2	1	0	3	1	14
Approche	5	1	5	4	4	4	4	0	1	6	2	36
Collision avec le relief	5	0	3	3	3	2	2	0	1	4	2	25
Perte de puissance	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	6
Composant/Système	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	2	0	0	1	0	0	1	0	0	3	1	8
Autres	1	1	2	2	2	2	3	0	0	1	1	15
Atterrissage	3	4	4	5	0	1	4	0	3	0	2	26
Hors piste/Sortie de piste	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Collision avec un objet	0	0	1	1	0	1	2	0	2	0	0	7
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué/Renversement	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	6
Perte de maîtrise	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	2	2	2	4	0	0	1	0	0	0	1	12
Train d'atterrissage non sorti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres	0	2	1	3	0	1	2	0	2	0	2	13
Après l'impact	8	4	10	9	5	8	4	1	0	3	4	56
Incendie/Explosion/Fumée	7	3	10	7	4	6	3	1	0	2	4	47
Autres	1	2	0	2	1	2	1	0	0	1	0	10

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, si un événement pendant la phase de décollage est lié à la fois à une perte de maîtrise et à une perte de puissance, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 catégories, mais une seule fois dans le total de la phase.

Tableau 14. Accidents d'hélicoptère mortels selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2013 à 2023

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	0	1	1									
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Décollage	2	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	6
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Collision avec un objet	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Autres	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	2
En route	2	0	2	1	1	4	3	0	2	1	0	16
Collision avec le relief	1	0	1	1	0	2	2	0	1	0	0	8
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Composant/Système	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Autres	2	0	1	1	1	3	0	0	2	1	0	11
Manœuvre	2	0	1	1	1	1	1	2	3	2	2	16
Collision avec le relief	2	0	1	0	1	1	0	1	2	1	1	10
Perte de maîtrise	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	4
Collision avec un objet	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
Événement lié à l'exploitation	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	4
Perte de puissance	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	1	7
Approche	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	3
Atterrissage	0	0	2	0	1	0	1	0	0	1	0	5
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Perte de maîtrise	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	3
Autres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Après l'impact	2	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	6
Incendie/Explosion/Fumée	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	4
Autres	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2

Données produites le 12 mars 2024

¹ Les totaux peuvent être différents de la somme de leurs parties. Par exemple, si un événement pendant la phase de décollage est lié à la fois à une perte de maîtrise et à une perte de puissance, l'événement en question est comptabilisé dans les 2 catégories, mais une seule fois dans le total de la phase.

Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements de transport aérien qui doivent être signalés en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et du *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*.

Événement aéronautique

- tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef; et
- toute situation dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, causer un accident ou un incident décrit ci-dessous.

Accident aéronautique devant être signalé

Événement résultant directement de l'utilisation d'un aéronef au cours duquel l'une des situations ci-après se produit :

- a. Une personne subit une blessure grave ou perd la vie du fait :
 - i. d'être à bord de l'aéronef,
 - ii. d'être entrée en contact avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
 - iii. d'avoir été exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'une hélice, ou à la déflexion vers le bas d'un rotor d'hélicoptère.
- b. L'aéronef subit une rupture structurelle ou des dommages qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol et qui devraient normalement nécessiter une réparation majeure ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit :
 - i. d'une panne ou d'une avarie du moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capots ou à ses accessoires,
 - ii. de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins ou aux carénages, ou de petits enfoncements ou perforations du revêtement.
- c. L'aéronef est porté disparu ou est inaccessible.

Incident aéronautique devant être signalé

Événement résultant directement de l'utilisation d'un aéronef d'une masse maximale homologuée au décollage de plus de 2250 kg ou d'un aéronef exploité en application d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*, au cours duquel l'une des situations ci-après se produit :

- a. un moteur tombe en panne ou est coupé par mesure de précaution;
- b. une défaillance se produit dans une boîte de transmission du groupe motopropulseur;
- c. de la fumée est détectée ou un incendie se produit à bord;

- d. des difficultés de pilotage surviennent en raison d'une défaillance de l'équipement de l'aéronef, d'un phénomène météorologique, d'une turbulence de sillage, de vibrations non maîtrisées ou du dépassement du domaine de vol de l'aéronef;
- e. l'aéronef dévie de l'aire d'atterrissage ou de décollage prévue, ou se pose alors qu'un ou que plusieurs éléments de son train d'atterrissage sont rentrés, ou que l'extrémité d'une aile, un fuseau moteur ou une quelconque autre partie de l'aéronef traîne au sol;
- f. un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- g. il se produit une dépressurisation nécessitant une descente d'urgence;
- h. il se produit un manque de carburant nécessitant un déroutement ou la priorité d'approche et d'atterrissage au point de destination de l'aéronef;
- i. l'aéronef est avitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- j. il se produit une collision mineure, un risque de collision ou une perte d'espace;
- k. un membre d'équipage déclare une situation d'urgence, ou en signale une, que les services de la circulation aérienne doivent traiter en priorité ou qui nécessite la mise en alerte des services d'intervention d'urgence;
- l. une charge transportée à l'élingue est larguée de l'aéronef de façon imprévue ou par mesure de précaution ou d'urgence; ou
- m. des marchandises dangereuses se répandent à bord de l'aéronef ou s'en échappent.

Collision

Une collision est un impact, autre que celui attribuable aux conditions normales d'exploitation, entre des aéronefs ou entre un aéronef et un autre objet ou le relief.

Risque de collision

Un risque de collision est une situation au cours de laquelle un aéronef frôle la collision au point de compromettre la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement.

Perte d'espace

Une perte d'espace est une situation au cours de laquelle l'espace entre deux aéronefs est inférieur au minimum prévu par les *Normes d'espace du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*, publiées par le ministère des Transports, avec ses modifications successives.

Blessure grave

- Une fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez).
- Des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon.
- Une blessure à un organe interne.
- Des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps.

- Une exposition vérifiée à des substances infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- Une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

Exploitation

Toute activité durant laquelle on utilise un aéronef, à partir du moment où toute personne monte à bord en vue d'effectuer un vol, jusqu'au moment où cette personne en descend.

Utilisateur

S'entend au sens du paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*.

Exploitants commerciaux

Les transporteurs qui assurent le transport de personnes ou de marchandises « contre rémunération » ou qui effectuent des opérations particulières comme la photographie aérienne, l'entraînement en vol ou la pulvérisation agricole.

Avion de ligne

Avion utilisé par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, et dont la masse maximale homologuée au décollage est supérieure à 8618 kg (19 000 livres) ou pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport de 20 passagers ou plus.

Avion de transport régional

Avion utilisé par un exploitant aérien canadien, dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes, et répondant à l'un des critères suivants :

- un aéronef multimoteur dont la masse maximale homologuée au décollage ne dépasse pas 8618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges, sans compter les sièges des pilotes;
- un avion à turboréacteurs dont la masse maximale sans carburant ne dépasse pas 22 680 kg (50 000 livres) et pour lequel un certificat de type canadien a été délivré autorisant le transport d'au plus 19 passagers.

Aéronef de travail aérien

Avion ou hélicoptère exploité à titre commercial dans le cadre du travail aérien répondant à l'un des critères suivants :

- le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;
- le transport de charges externes pour hélicoptère;
- le remorquage d'objets; ou
- l'épandage de produits.

Aéronef de taxi aérien

Un aéronef exploité à titre commercial dans le cadre d'un service de transport aérien ou d'un travail aérien comportant des excursions aériennes et qui est :

- un aéronef monomoteur;

- un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la masse maximale homologuée au décollage ne dépasse pas 8618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit au plus 9 sièges, sans compter les sièges des pilotes; ou
- un aéronef dont l'utilisation est autorisée par le ministre des Transports en vertu de la section 1 de la sous-partie 3 de la partie VII du RAC.

Exploitants d'État

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

Exploitants privés

Le titulaire d'un document d'enregistrement d'exploitant privé délivré en vertu du paragraphe 604.04(2) du RAC.

Exploitants de vols de loisir

Les personnes qui volent pour le plaisir ne peuvent pas exploiter leur aéronef en vertu de la partie VII du RAC ou transporter des passagers ou une cargaison « contre rémunération ».