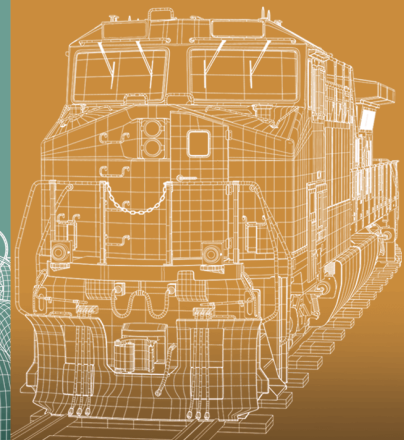
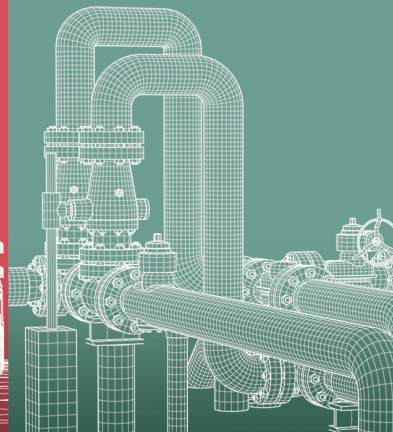




Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport aérien en 2024

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, 2025

Sommaire statistique : événements de transport aérien en 2024

N° de cat. 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

Aperçu du nombre d'accidents et de pertes de vie	6
Nombre d'accidents.....	6
Taux d'accidents	10
Aperçu des incidents.....	15
Nombre d'incidents.....	15
Tableaux de données.....	17
Définitions.....	38
Événement aéronautique.....	38
Accident aéronautique devant être signalé.....	38
Incident aéronautique devant être signalé.....	38
Collision	39
Risque de collision.....	39
Perte d'espacement.....	39
Blessure grave	39
Exploitation.....	40
Exploitant.....	40
Exploitants commerciaux	40
Avion de ligne.....	40
Navette	40
Aéronef de travail aérien.....	40
Aéronef de taxi aérien	40
Exploitants d'État.....	41
Exploitants privés	41
Exploitants de vols de loisir.....	41

Résumé

On a signalé 1010 événements de transport aérien au BST en 2024 (193 accidents et 817 incidents), dont 46 pertes de vie.

Au total, 193 accidents ont été signalés en 2024. Ce nombre est supérieur de 7 % à celui de l'année précédente, mais inférieur de 9 % par rapport à la moyenne annuelle de 211 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2014 à 2023. La plupart des accidents (178) en 2024 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Malgré une hausse en 2023 et 2024, le nombre d'accidents de transport aérien a diminué au cours des 10 dernières années.

Le BST a enregistré 27 accidents mortels de transport aérien, entraînant 46 pertes de vie en 2024. Il s'agit d'une augmentation par rapport à 2023 et d'un chiffre supérieur de 19 % à la moyenne de 23 accidents mortels ayant entraîné 37 pertes de vie au cours de la période de 10 années écoulées entre 2014 et 2023. Vingt-deux des 46 pertes de vie dans le transport aérien en 2024 mettaient en cause des opérations commerciales. Six pertes de vie mettaient en cause des services aériens de navette (sous-partie 704 du RAC); 10, des opérations de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC); et 6, des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC). Il n'y a eu aucune perte de vie liée à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ou à l'exploitation d'une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC) en 2024. Les 24 autres pertes de vie (sur 46) survenues en 2024 étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir ou d'autres exploitants. Aucune perte de vie ne mettait en cause un exploitant détenteur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) (sous-partie 604 du RAC). Quatre accidents survenus en 2024 ont entraîné un rejet de marchandises dangereuses.

En 2024, le taux général de 3,0 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs est basé sur les 168 accidents (nombre supérieur de 8 % par rapport à 2023), au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultra-légers et des autres types d'aéronefs), et des quelque 5 650 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 3 % par rapport à 2023).

Sommaire statistique

Événements de transport aérien en 2024

Veillez prendre note que les tableaux et figures dans la [version HTML](#) sont entièrement accessibles.

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 2024 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 10 mars 2025. 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.

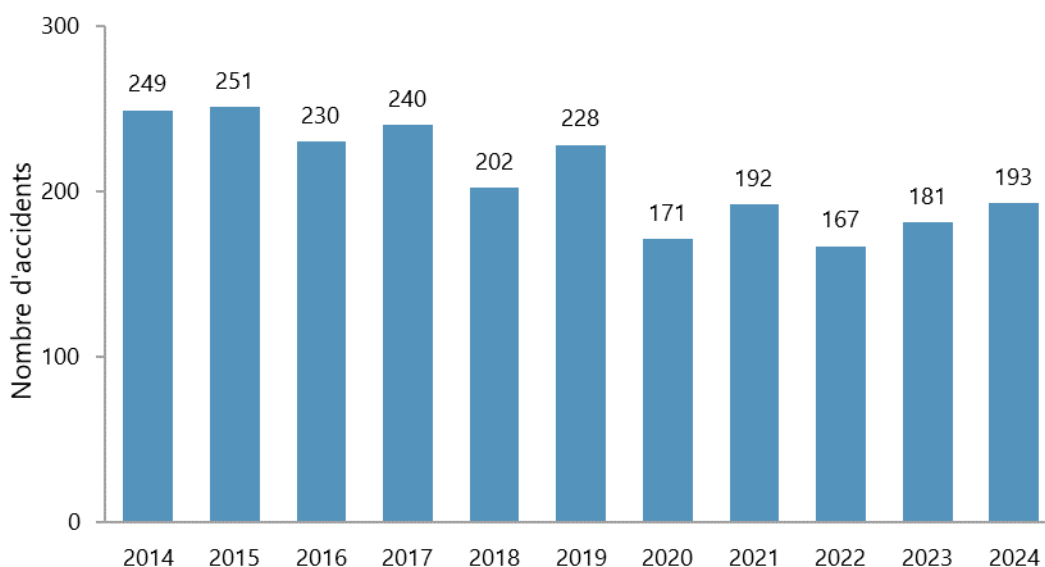
Aperçu du nombre d'accidents et de pertes de vie

Nombre d'accidents

On doit signaler au BST les événements de transport aérien (aussi bien les accidents que les incidents)² 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*³.

En 2024, on a signalé au BST 193 accidents de transport aérien (tableau 1 et figure 1). Ce nombre est supérieur de 7 % au total de 181 accidents de l'année précédente mais est inférieur de 9 % par rapport à la moyenne annuelle de 211 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, de 2014 à 2023. La plupart des accidents (178) en 2024 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Six accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada se sont produits à l'extérieur du Canada, et 9 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 1. Accidents de transport aérien signalés au BST, 2014 à 2024



On a signalé 173 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultra-légers) en 2024 (tableau 2). Ce nombre est supérieur de 9 % au total de 158 accidents en 2023, mais inférieur de 6 % à la moyenne de 185 accidents au cours des 10 années précédentes (de 2014 à 2023). En

² Voir la section Définitions.

³ *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 28 mai 2025).

comptant les 11 accidents mettant en cause des ultra-légers, il y a eu 184 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2024.

Type d'aéronef

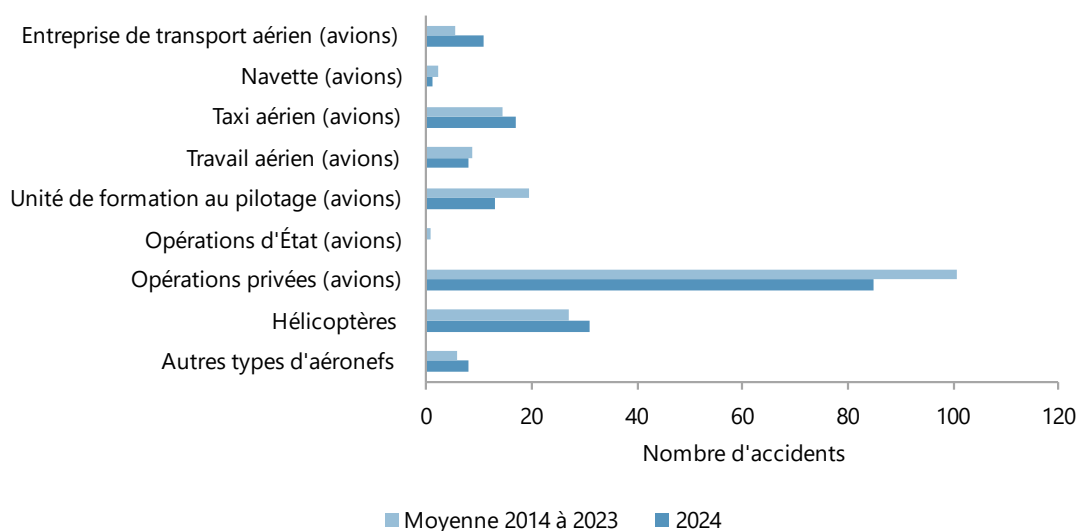
Des 193 accidents de transport aérien signalés au BST en 2024, 142 (74 %) mettaient en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur (autres que des ultra-légers) (tableau 1); 33 (17 %) mettaient en cause des hélicoptères; 11 (6 %) mettaient en cause des ultra-légers; et 8 (4 %) mettaient en cause 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 2014 à 2023, la proportion moyenne d'accidents mettant en cause chacun de ces quatre 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 13 % des accidents; les ultra-légers, dans environ 9 % des accidents; et les autres aéronefs, dans environ 3 % des accidents.

Type d'exploitant

Il y a eu 78 accidents mettant en cause des aéronefs exploités à titre commercial, tous types confondus, en 2024 (tableau 1). Ce total est supérieur de 3 % aux 76 accidents de ce type enregistrés en 2023, et supérieur de 9 % à la moyenne de 72 accidents enregistrée au cours des 10 années de 2014 à 2023.

En 2024, des avions immatriculés au Canada et exploités à titre commercial ont été en cause dans 50 accidents (tableau 2 et figure 2). Dans 11 cas, ces avions étaient exploités en vertu de la sous-partie 705 (entreprises de transport aérien) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Ce nombre est supérieur aux 6 accidents mettant en cause des avions d'entreprises de transport aérien immatriculés au Canada qui se sont produits en 2023, et est presque le double de la moyenne de 6 accidents par année enregistrée de 2014 à 2023.

Figure 2. Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, à l'exclusion des ultra-légers, par type d'aéronef et type d'exploitant, en 2024, par rapport à la moyenne de 2014 à 2023



En 2024, il y a eu 1 accident 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 28 accidents de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), dont 17 mettant en cause des avions et 11, des hélicoptères. Les 28 accidents de taxi aérien sont 4 de plus que le total de 24 accidents de taxi aérien enregistré en 2023, un nombre supérieur à la moyenne de 23 accidents par année enregistrée entre 2014 et 2023. En 2024, des unités de formation au pilotage exploitées en vertu de la sous-partie 406 du RAC ont été en cause dans 15 accidents, dont 13 mettaient en cause des avions et 2, un hélicoptère. En moyenne, pour la période de 2014 à 2023, il y avait 19 accidents d'avion et 2 accidents 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 114 accidents de transport aérien en 2024 (tableau 1), comparativement à 103 l'année précédente. Le nombre total d'accidents en 2024 représente une baisse de 17 % par rapport à la moyenne de 137 accidents par année enregistrée de 2014 à 2023. Parmi les 114 accidents dans la catégorie des aéronefs en exploitation non commerciale (privée), 85 ont mis en cause des avions immatriculés au Canada (tableau 2), et aucun de ces accidents n'a 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 2024, 103 accidents ont mis en cause des exploitants de vols de loisir pilotant des aéronefs immatriculés au Canada; 82 mettaient en cause des avions à voilure fixe (tableau 2), 4 des hélicoptères et 17 d'autres types d'aéronefs (non indiqués dans les tableaux). Ces 103 accidents sont 8 % moins nombreux que l'année précédente, mais 19 % moins nombreux que la moyenne annuelle de 127 accidents des 10 dernières années mettant en cause des aéronefs de vols de loisir immatriculés au Canada.

En 2024, il y a eu 1 accident signalé mettant en cause un hélicoptère immatriculé au Canada et exploité par l'État (tableau 2). Huit autres accidents (tableau 1) mettaient en cause d'autres types d'aéronefs : 1 ballon, 3 planeurs, 2 autogires et 2 UAV.

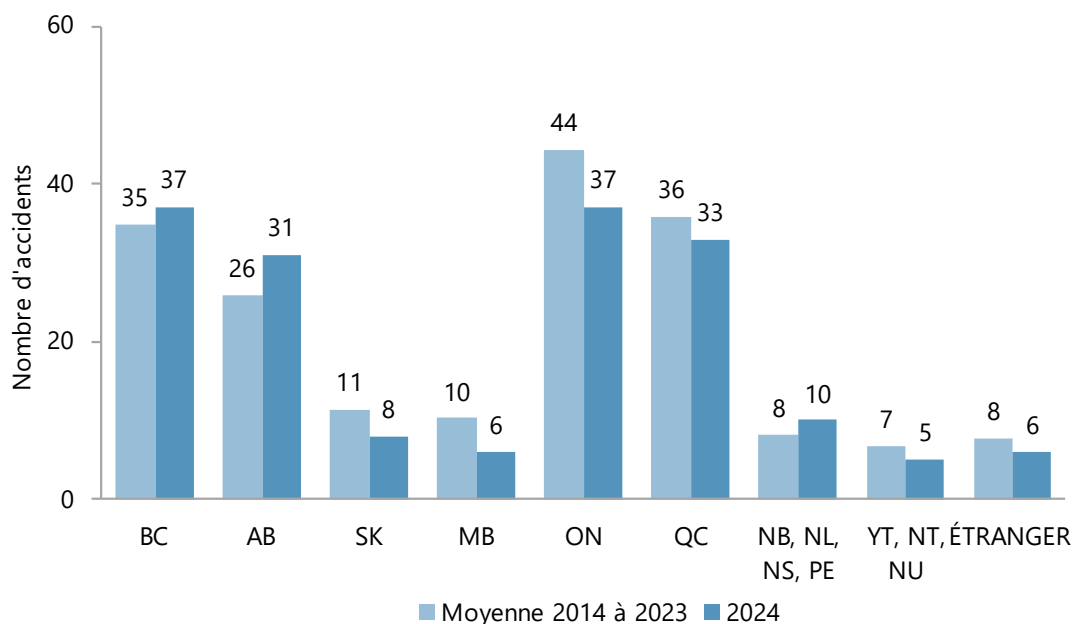
Province ou territoire

L'Ontario et la Colombie-Britannique, avec 40 accidents signalés dans chaque province (tous types d'aéronefs confondus, y compris les ultra-légers), étaient les provinces où on a signalé le plus grand nombre d'accidents en 2024, dépassant le Québec, où on en a signalé 38 (tableau 7). En moyenne, de 2014 à 2023, l'Ontario a enregistré plus d'accidents par année (53) que toute autre province ou tout autre territoire. Le Québec vient au deuxième rang pour le nombre moyen d'accidents (42).

Au total, 6 accidents devant être signalés aux termes du Règlement sur le BST se sont produits à l'extérieur du Canada en 2024. Tous ces accidents mettaient en cause des avions : 3 d'entre eux étaient exploités à titre commercial et 3 à titre privé (données non présentées). Ce nombre de 6 accidents est inférieur aux 7 accidents signalés en 2023 et est inférieur à la moyenne de 8 accidents enregistrée au cours des 10 dernières années.

Si on exclut les ultra-légers, on constate que beaucoup de provinces et de territoires ont signalé moins d'accidents en 2024 que le nombre moyen pour les 10 dernières années (tableau 8 et figure 4).

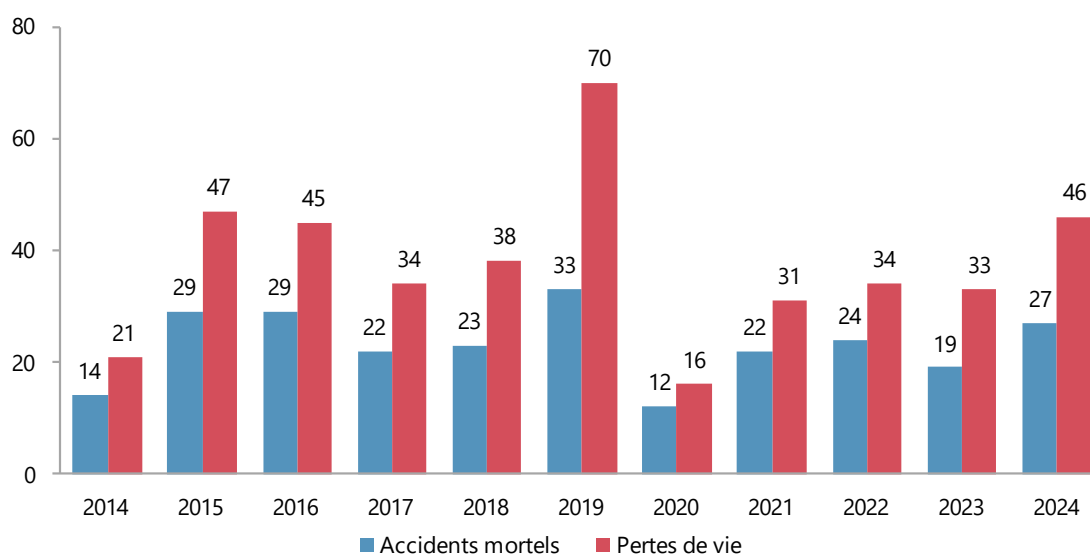
Figure 3. Accidents de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2024, à l'exclusion des ultra-légers, en comparaison avec la moyenne de 2014 à 2023, par province ou territoire



Accidents mortels, pertes de vie et blessures graves

Le BST a enregistré 27 accidents de transport aérien mortels avec 46 pertes de vie en 2024 (tableaux 1 et 4, et figure 4). Ce nombre est supérieur aux 19 accidents mortels enregistrés en 2023 et supérieur de 17 % à la moyenne de 23 accidents mortels sur la période de 10 ans de 2014 à 2023. Parmi les 27 accidents mortels survenus en 2024, 17 ont mis en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur, 8 ont mis en cause des hélicoptères, 1 a mis en cause un ultra-léger et 1 a mis en cause un planeur. Trois de ces accidents ont mis en cause des aéronefs immatriculés aux États-Unis.

Figure 4. Accidents mortels et pertes de vie mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2014 à 2024



Vingt-deux des 46 pertes de vie dans le transport aérien en 2024 mettaient en cause des opérations commerciales (tableau 4) : 6 d'entre eux mettaient en cause des services aériens de navette (sous-partie 704 du RAC); 10, des opérations de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC); et 6, des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC). Il n'y a eu aucune perte de vie liée à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ou à l'exploitation d'une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). Les 24 autres pertes de vie étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir (21 pertes de vie) ou d'autres opérations privées (3 pertes de vie). Aucune perte de vie ne mettait en cause un exploitant détenteur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) (sous-partie 604 du RAC).

En tout, 30 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents d'aéronef en 2024 (tableau 5), soit un nombre supérieur de 36 % à celui de 2023 (22), et supérieur de 1 % à la moyenne pour la période de 2014 à 2023. Dix-sept personnes ont été gravement blessées dans des accidents mettant en cause des opérations commerciales en 2024 : 1 dans un avion d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC), 2 dans un aéronef de navette (sous-partie 704 du RAC), 11 dans le secteur du taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), 2 dans des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC) et 1 dans une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). En 2024 également, 13 personnes ont été gravement blessées dans des opérations privées, dont 12 à la suite d'accidents de vols de loisir. Aucune blessure grave n'a été signalée dans les opérations par l'État ou dans d'autres types d'opérations.

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 ou les mouvements d'aéronefs) ventilées par type d'exploitant⁴ 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.

Depuis 2021, Transports Canada n'est pas en mesure de fournir des données 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 la façon dont il recueille l'information sur les mouvements d'aéronefs dans les aéroports au Canada. 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

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.

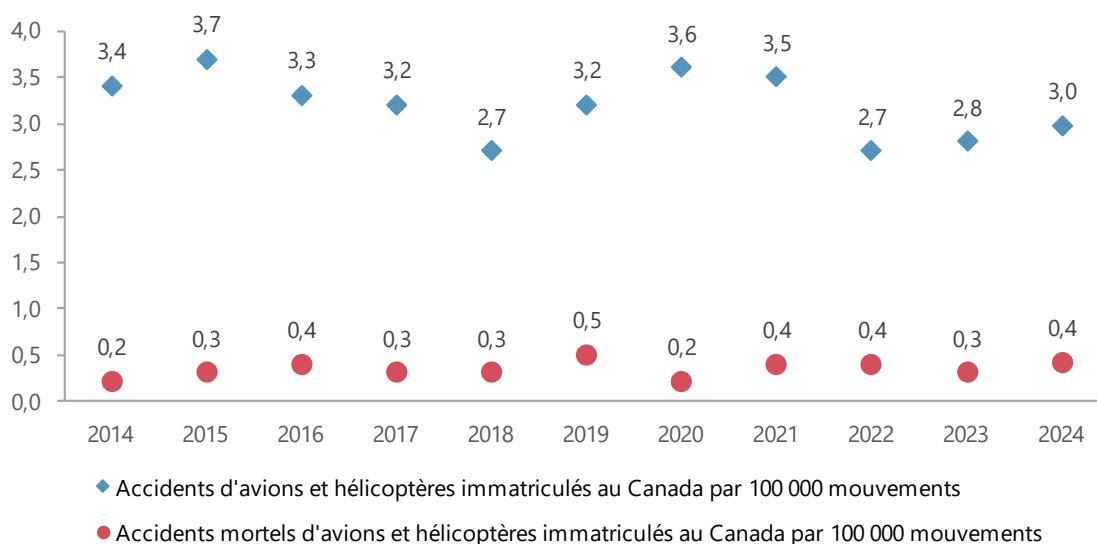
⁴ Les types d'exploitant dans le RAC sont les suivants : Exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705), Exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704), Exploitation d'un taxi aérien (sous-partie 703), Opérations de travail aérien (sous-partie 702), Opérations aériennes étrangères (sous-partie 701) et Exploitants privés (sous-partie 604).

Taux d'accidents général

En 2024, le taux général de 3,0 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs (tableau 3 et figure 5) est basé sur les 168 accidents (nombre supérieur de 8 % par rapport à 2023), au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultra-légers et des autres types d'aéronefs), et des quelque 5 650 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 3 % par rapport à 2023).

Le taux d'accidents a chuté d'environ 3,7 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2015 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 2014 à 2024. Pour la période exposée dans le présent sommaire, les changements linéaires dans le taux d'accidents n'étaient pas statistiquement significatifs ($\tau_b = -0,3519$, $p = 0,1367$). Toutefois, il convient de noter que le taux d'accidents avait constamment diminué dans les années avant la pandémie de 2020. Malgré une légère augmentation en 2024, le taux d'accidents demeure près de ses creux historiques.

Figure 5. Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs, pour les avions et les hélicoptères au Canada



Taux d'accidents mortels

Comme le montre la figure 5, le taux d'accidents mortels en 2024 était de 0,4 par 100 000 mouvements d'aéronefs. On a calculé ce taux en fonction des 23 accidents mortels, au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultra-légers et des autres types d'aéronefs) en 2024. Le taux de 2024 est supérieur au taux de 2023 et légèrement supérieur au taux moyen de 2014 à 2023. On ne constate aucun changement statistiquement significatif dans le taux d'accidents mortels depuis 2014 (τ_b de Kendall = 0,3417, $p = 0,1675$).

Taux de mortalité

En 2024, le taux de mortalité était de 0,7 par 100 000 mouvements d'aéronefs (tableau 3). On a calculé ce taux en fonction des 38 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 ultra-légers et des autres types d'aéronefs). Ce taux de mortalité est supérieur à celui de l'année précédente (0,5) et supérieur au taux annuel moyen de 0,5 entre 2014 et 2023. Il n'y a aucune tendance statistiquement significative dans le taux de mortalité depuis 2014 (τ_b de Kendall = 0,1557, p = 0,5227).

Rejet de marchandises dangereuses

Le BST a enregistré 4 accidents en 2024 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 2014 à 2024. 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 2014 à 2024 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 6 et 7 est plus grand que le nombre total d'accidents.

Les figures 6 et 7 et les tableaux 11 et 12 montrent le nombre d'accidents d'avion et d'hélicoptère par phase de vol pendant la période de 2014 à 2024. Le plus grand nombre d'accidents d'avion comprend des événements qui se produisent pendant les phases d'atterrissage (999) et de décollage (424) (tableau 11 et figure 6). De même, les accidents d'hélicoptère (tableau 12 et figure 7) comprennent des événements qui se produisent le plus souvent pendant les phases de vol d'atterrissage (142), de manœuvre⁵ (83) et de décollage (57). 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 en route (52) et de décollage (52), à l'exclusion des événements après l'impact (tableau 13 et figure 6). Pour les hélicoptères, la phase en route était associée à la plus grande *proportion* des accidents mortels (15 sur 55, soit 27 %). De même, la phase de manœuvre (18) est liée à un plus grand nombre d'accidents mortels

⁵ Tous les vols ne comprennent pas une phase de manœuvre (c'est-à-dire les vols à basse altitude ou les acrobaties aériennes).

au cours des 11 dernières années que les phases de décollage (5), d'approche (3) et d'atterrissage (5) (tableau 14 et figure 7).

Figure 6. Accidents d'avion comportant des événements durant des phases de vol précises, 2014 à 2024

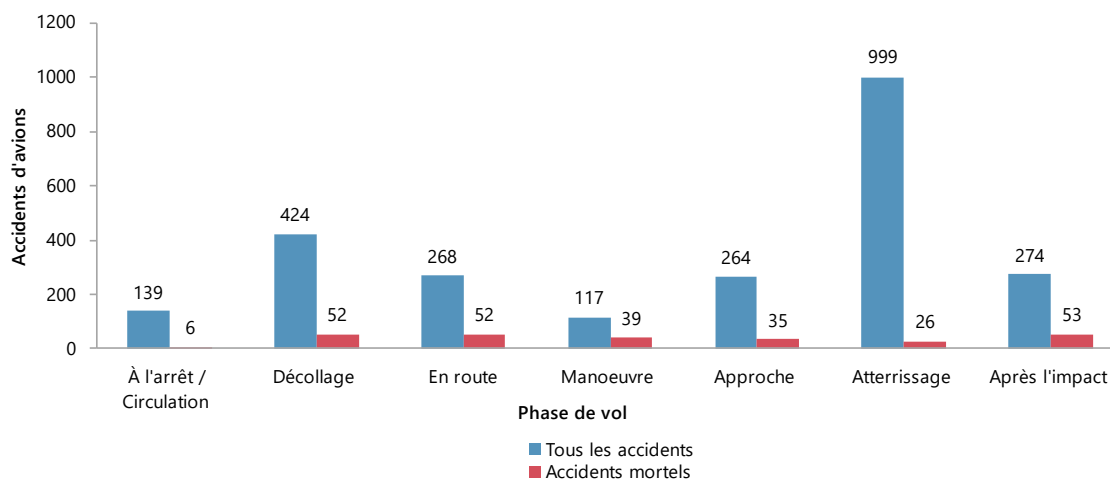
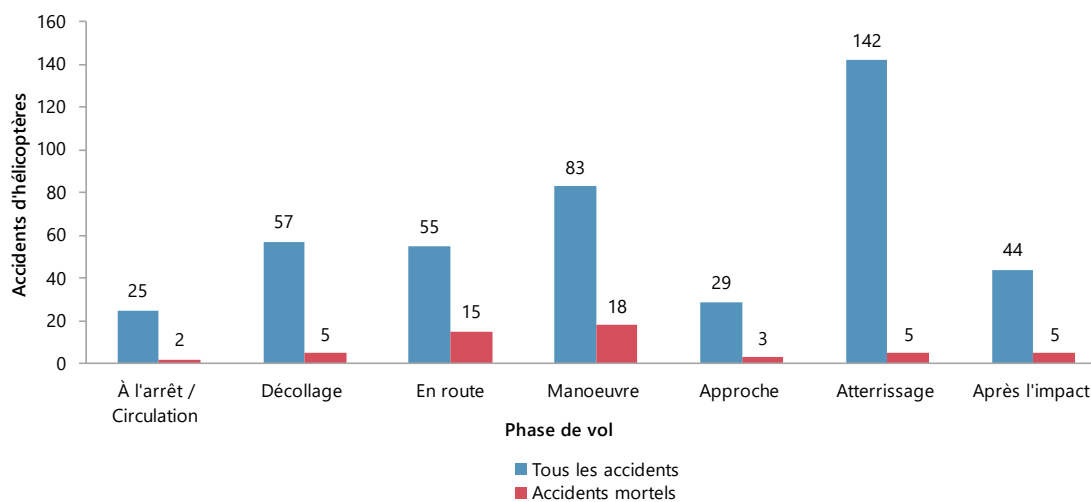


Figure 7. Accidents d'hélicoptère comportant des événements durant des phases de vol précises, 2014 à 2024



Aperçu des incidents

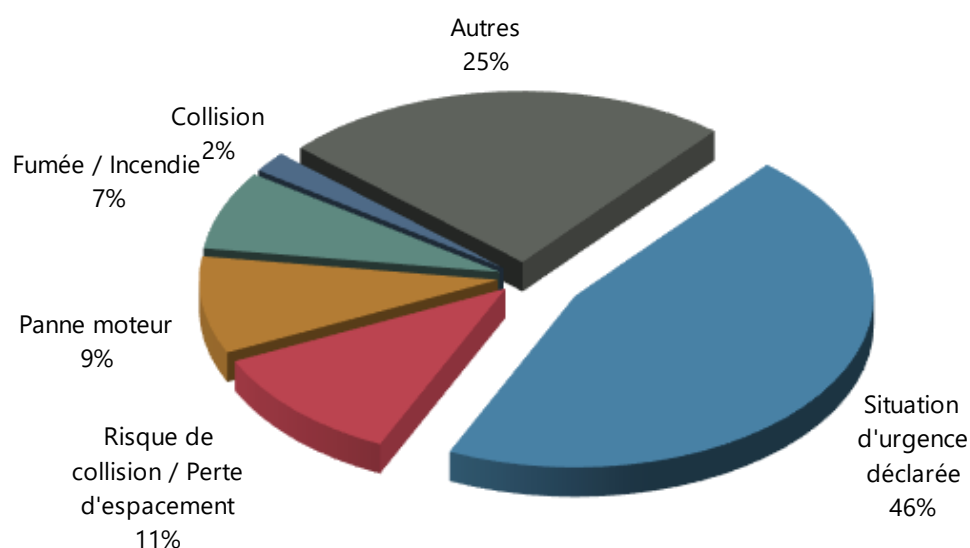
Nombre d'incidents

En 2024, on a signalé un total de 817 incidents de transport aérien conformément au Règlement sur le BST (tableau 9). Ce nombre représente une baisse de 3 % par rapport aux 839 incidents signalés en 2023, mais est supérieur de 8 % à la moyenne de 756 incidents par année de 2014 à 2023. Avant 2020, le nombre d'incidents avait 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 2024⁶, 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 (374 incidents) soient toujours la catégorie d'incident la plus souvent signalée en 2024 (tableau 9 et figure 8), 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) (91) ont été moins fréquents qu'en 2023 et représentaient environ 11 % de tous les incidents en 2024. La proportion d'incidents de panne moteur (75) a augmenté en 2024 et représentait environ 9 % 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 94 fois, soit dans 12 % de tous les incidents devant être signalés durant l'année, une hausse par rapport au creux de 16 incidents (3,2 %) enregistré en 2021.

⁶ 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 28 mai 2025).

Figure 8. Incidents signalés dans le transport aérien, par type, 2024



La plupart des incidents de transport aérien signalés (71 %) en 2024 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Toutefois, 156 incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada se sont produits à l'extérieur du Canada. Après un sommet de 208 incidents à l'étranger en 2023, ce nombre s'approche de la moyenne décennale de 127 incidents par année à l'extérieur du Canada de 2014 à 2023, tout en y restant supérieur.

L'augmentation générale à long terme 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 opérations commerciales ont été la source de la grande majorité (96 %) des incidents signalés au BST en 2024 (tableau 9). Près des deux tiers de ces incidents (527 sur 817) 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 de 17 % par rapport à la moyenne de 452 incidents par année de 2014 à 2023 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 77 incidents en 2024, soit environ 9 % de tous les incidents liés aux services aériens commerciaux (tableau 9). Ce nombre revient aux niveaux enregistrés avant la pandémie, tout comme les niveaux accrus de trafic transfrontalier et international de passagers⁷.

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 28 mai 2025).

Tableaux de données

Tableau 1. Événements de transport aérien devant être signalés selon le type d'événement, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidents devant être signalés	249	251	230	240	202	228	171	192	167	181	193
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	238	232	214	222	180	211	165	185	153	168	178
Accidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	4	10	8	11	11	8	6	6	7	7	6
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	7	9	8	7	12	10	0	1	7	6	9
Accidents¹	249	251	230	240	202	228	171	192	167	181	193
Commerciaux	82	74	63	97	66	83	55	64	56	76	78
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	4	9	1	9	8	7	4	4	4	6	11
Navette (RAC 704)	2	3	3	5	1	4	3	1	1	3	3
Taxi aérien (RAC 703)	34	23	26	28	23	26	13	18	12	24	28
Travail aérien (RAC 702)	17	18	16	18	17	21	14	22	19	17	19
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	4	3	1	0	0	1	0	2
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	25	20	17	32	13	25	20	19	17	25	15
Autres opérations commerciales	1	1	1	2	1	0	1	0	2	2	2
Privés	159	172	164	142	135	144	114	127	109	103	114
Exploitants privés (RAC 604)	3	0	5	0	3	1	2	0	0	2	0
De loisir	156	165	152	135	127	137	109	124	104	99	107
Autres opérations privées	0	7	8	7	7	6	3	3	5	2	7
État	4	1	0	0	2	1	1	1	0	2	1
Autres opérations / Inconnues	5	5	3	2	0	0	1	1	2	1	0
Accidents¹	249	251	230	240	202	228	171	192	167	181	193
Avion	176	197	174	178	154	176	133	138	126	130	142
Hélicoptère	34	33	28	27	26	28	17	29	20	32	33
Ultra-léger	32	17	22	25	18	19	17	20	15	17	11
Autres aéronefs ²	8	7	6	10	4	6	4	6	7	2	8
Aéronefs en cause dans des accidents^{1,3}	253	259	234	247	208	231	173	196	168	185	195
Avions	179	202	178	184	160	178	135	141	126	134	143
Hélicoptères	34	33	28	27	26	28	17	29	20	32	33
Ultra-légers	32	17	22	25	18	19	17	20	15	17	11
Autres aéronefs ²	8	7	6	11	4	6	4	6	7	2	8
Accidents mortels¹	14	29	29	22	23	33	12	22	24	19	27
Avion	12	20	22	18	17	27	7	14	16	11	17
Hélicoptère	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4	8
Ultra-léger	2	4	4	1	2	3	3	3	4	4	1
Autres aéronefs ²	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1
Personnes mortellement blessées dans des accidents devant être signalés	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33	46
Personnes gravement blessées dans des accidents devant être signalés	35	31	18	33	28	31	18	44	36	22	30
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	7	9	8	7	12	10	0	1	7	6	9
Accidents mortels	2	3	1	0	0	4	0	0	2	0	3
Personnes mortellement blessées	4	4	7	0	0	11	0	0	2	0	4
Personnes gravement blessées	1	0	0	0	4	1	0	0	3	2	2
Événements aéronautiques avec rejet de marchandises dangereuses	4	6	7	8	7	8	1	8	7	2	4
Nombre d'incidents devant être signalés⁴	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	599	653	620	685	608	654	319	402	493	568	583
Incidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	55	58	117	181	161	181	66	72	173	208	156
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	102	106	117	106	115	113	43	30	70	77	94
Nombres d'incidents devant être signalés⁴	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Risque de collision / Perte d'espacement	94	111	139	172	141	138	49	62	124	139	91
Déclaration d'une situation d'urgence	313	333	311	348	340	366	190	205	311	345	374
Panne moteur	104	110	110	98	91	103	50	83	65	83	75
Fumée/Incendie	89	87	85	100	99	91	25	44	53	56	61
Collision	16	8	18	24	26	31	8	7	18	19	16
Autres incidents	125	140	170	197	163	186	99	99	156	197	200

Données produites le 10 mars 2025

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 mis 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, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidents par type d'aéronef et d'opérations^{1,2}	212	227	200	208	173	200	154	171	146	158	173
Accidents d'avion	170	190	167	171	143	168	133	137	120	126	135
Opérations commerciales	55	51	42	71	46	66	45	44	39	49	50
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	4	9	1	9	8	7	4	4	4	6	11
Navette (RAC 704)	1	3	3	5	1	4	3	1	1	2	1
Taxi aérien (RAC 703)	19	12	16	18	18	21	10	11	8	12	17
Travail aérien (RAC 702)	8	10	7	12	6	11	8	9	10	6	8
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	23	16	16	27	12	23	20	19	16	23	13
Autres opérations commerciales	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	111	138	122	101	96	101	88	93	80	76	85
Exploitants privés (RAC 604)	1	0	5	0	3	1	2	0	0	2	0
De loisir	110	132	114	98	92	97	83	91	79	72	82
Autres opérations privées	0	6	4	3	2	3	3	2	1	2	3
État	3	1	0	0	2	1	0	0	0	2	0
Autres opérations / Inconnues	2	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0
Accidents d'hélicoptère	34	32	27	27	26	27	17	29	20	30	31
Opérations commerciales	26	23	18	22	17	16	10	20	14	26	26
Opérations privées	7	9	9	5	9	11	6	9	6	4	4
État	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'aéronefs autres ³	8	7	6	10	4	6	4	6	6	2	8
Accidents mortels par type d'aéronef et d'opérations^{1,2}	10	23	24	21	21	26	9	19	18	15	23
Accidents d'avion	10	18	21	18	17	23	7	14	14	11	16
Opérations commerciales	2	6	3	7	4	8	1	2	5	4	8
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Taxi aérien (RAC 703)	1	3	1	1	2	6	1	0	1	1	4
Travail aérien (RAC 702)	1	2	1	2	2	1	0	2	3	1	3
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	1	1	3	0	1	0	0	1	2	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	8	13	18	11	13	15	6	12	9	7	8
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
De loisir	8	13	16	10	13	15	6	12	9	7	7
Autres opérations privées	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
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'hélicoptère	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4	6
Opérations commerciales	0	4	1	2	1	1	1	4	2	4	5
Opérations privées	0	1	1	0	3	2	1	1	1	0	1
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	0	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1
Décès liés à des accidents²	15	40	34	33	36	54	13	28	27	29	41
Blessures graves liées à des accidents²	28	28	17	27	21	26	14	36	30	15	26
Incidents par catégorie^{2,4}	654	711	737	866	769	835	385	473	666	776	738
Risque de collision / Perte d'espacement	84	101	127	159	134	128	48	61	122	137	88
Déclaration d'une situation d'urgence	277	290	263	316	298	318	170	192	268	313	325
Panne moteur	94	102	102	88	79	96	44	78	62	81	70
Fumée/Incendie	76	79	75	95	85	83	21	41	48	48	53
Collision	15	7	16	23	21	27	8	7	18	18	15
Autres incidents	108	132	154	185	152	183	94	94	148	179	187
Accidents d'ultra-léger	31	16	22	25	18	19	17	20	15	17	11
Accidents mortels	2	3	4	1	2	3	3	3	4	4	1

Décès	2	3	4	1	2	5	3	3	5	4	1
Blessures graves	6	3	1	6	3	4	4	8	3	5	2

Données produites le 10 mars 2025

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 ultra-légers.

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 au Canada mettant en cause des aéronefs¹ immatriculés au Canada et à l'étranger pour 100 000 mouvements, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidents	206	220	196	195	168	196	145	161	139	155	168
Accidents mortels	11	21	23	18	17	29	9	17	19	14	23
Décès	17	39	37	30	26	63	13	26	28	27	38
Mouvements d'aéronef ² (en milliers)	6 010	6 016	6 023	6 136	6 295	6 135	4 069	4 566	5 211	5 499	5 650
Accidents pour 100 000 mouvements	3,4	3,7	3,3	3,2	2,7	3,2	3,6	3,5	2,7	2,8	3,0
Accidents mortels pour 100 000 mouvements	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	0,2	0,4	0,4	0,3	0,4
Décès pour 100 000 mouvements	0,3	0,6	0,6	0,5	0,4	1,0	0,3	0,6	0,5	0,5	0,7

Données produites le 10 mars 2025

¹ Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, 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, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Personnes mortellement blessées	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33	46
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	15	39	35	32	28	57	16	29	32	31	36
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	4	4	7	0	0	11	0	0	2	0	4
Personnes mortellement blessées, par type d'opérations aériennes	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33	46
Commerciales	4	20	6	15	9	25	2	8	10	13	22
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Taxi aérien (RAC 703)	2	12	1	1	5	21	1	1	3	4	10
Travail aérien (RAC 702)	2	6	2	7	4	3	1	7	6	4	6
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	2	3	5	0	1	0	0	1	5	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Privées	17	28	39	19	29	45	14	23	24	20	24
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0
De loisir	17	28	27	17	29	43	14	23	24	20	21
Autres opérations privées	0	0	8	2	0	2	0	0	0	0	3
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	0
Membres d'équipage mortellement blessés, par type d'opérations aériennes	15	29	25	26	20	34	11	18	24	19	23
Commerciales	3	10	3	11	3	10	2	4	7	8	9
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Taxi aérien (RAC 703)	1	4	1	1	0	8	1	0	1	2	3
Travail aérien (RAC 702)	2	4	1	4	3	1	1	4	5	2	4
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	2	1	5	0	1	0	0	1	4	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Privées	12	20	22	15	17	24	9	14	17	11	14
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
De loisir	12	20	18	14	17	22	9	14	17	11	11
Autres opérations privées	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	3
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	0
Passagers mortellement blessés, par type d'opérations aériennes	6	18	20	8	18	36	5	11	10	12	22
Commerciales	1	10	3	4	6	15	0	3	3	3	12
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Taxi aérien (RAC 703)	1	8	0	0	5	13	0	0	2	2	6
Travail aérien (RAC 702)	0	2	1	3	1	2	0	3	1	0	2
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	2	0	0	0	0	0	0	1	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Privées	5	8	17	4	12	21	5	8	7	9	10
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	5	8	9	3	12	21	5	8	7	9	10
Autres opérations privées	0	0	5	1	0	0	0	0	0	0	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
Personnes au sol mortellement blessées	0	0	0	0	0	0	0	2	0	2	1
Personnes mortellement blessées, par type d'aéronef	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33	46

Avion	19	35	37	27	30	60	11	18	25	24	31
Hélicoptère	0	8	3	5	6	5	2	10	3	5	13
Ultra-léger	2	4	4	1	2	5	3	3	5	4	1
Autres aéronefs	0	0	1	1	0	2	0	0	1	0	1

Données produites le 10 mars 2025

Tableau 5. Personnes gravement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Personnes gravement blessées	35	31	18	33	28	31	18	44	36	22	30
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	34	28	17	31	23	27	15	42	30	20	28
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	0	3	1	2	1	3	3	2	3	0	0
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	1	0	0	0	4	1	0	0	3	2	2
Personnes gravement blessées, par type d'opérations aériennes	35	31	18	33	28	31	18	44	36	22	30
Commerciales	10	15	8	13	17	13	4	13	11	7	17
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	3	2	8	4	1	1	3	3	0	1
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2
Taxi aérien (RAC 703)	5	8	4	0	9	8	0	1	4	3	11
Travail aérien (RAC 702)	3	3	2	2	2	2	1	8	4	2	2
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	2	1	0	2	1	2	1	1	0	1	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Privées	23	16	10	20	11	18	13	31	25	13	13
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	23	14	9	19	8	18	13	31	24	13	12
Autres opérations privées	0	2	1	1	3	0	0	0	1	0	1
État	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Autres opérations / Inconnues	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Membres d'équipage gravement blessés, par type d'opérations aériennes	23	17	8	22	19	16	13	31	21	14	12
Commerciales	5	6	3	8	10	2	3	12	5	3	4
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	1	0	3	3	0	1	3	2	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Taxi aérien (RAC 703)	2	2	2	0	3	0	0	0	2	1	1
Travail aérien (RAC 702)	1	3	1	2	2	1	1	8	1	1	1
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	2	0	0	2	1	1	1	1	0	1	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Privées	17	11	5	14	9	14	9	19	16	10	8
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	17	9	5	14	7	14	9	19	16	10	7
Autres opérations privées	0	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1
État	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Autres opérations / Inconnues	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Passagers gravement blessés, par type d'opérations aériennes	11	14	8	11	9	13	4	13	13	7	14
Commerciales	5	9	4	5	7	9	1	1	6	3	9
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	2	2	5	1	0	0	0	1	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Taxi aérien (RAC 703)	3	6	2	0	6	7	0	1	2	2	8
Travail aérien (RAC 702)	2	0	0	0	0	1	0	0	3	0	1
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Privées	5	5	4	6	2	4	3	12	7	3	5
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	5	5	4	5	1	4	3	12	7	3	5
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	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Personnes au sol gravement blessées	1	0	2	0	0	2	1	0	2	1	4
Personnes gravement blessées, par type d'aéronef	35	31	18	33	28	31	18	44	36	22	30
Avion	21	23	10	23	23	26	10	25	25	14	21
Hélicoptère	6	5	6	3	2	1	3	8	6	3	5

Ultra-léger	7	3	1	6	3	4	4	8	3	5	2
Autres aéronefs	1	0	1	1	0	0	1	3	2	0	2

Données produites le 10 mars 2025

Tableau 6. Accidents mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada selon le type d'opération aérienne^{1,2}, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Personnes gravement blessées, par type d'aéronef	170	190	167	171	143	168	133	137	120	126	135
Entraînement	27	16	20	31	14	28	23	19	22	31	16
Loisirs/Voyage	96	125	112	92	83	83	74	85	66	59	73
Affaires	9	1	3	1	7	5	4	3	2	3	2
Gestion des feux de forêt	2	2	1	0	1	2	1	4	2	2	2
Essai/Démonstration/Convoyage	5	2	2	4	1	3	2	3	1	4	2
Épandage	4	5	6	6	5	6	8	1	6	2	5
Inspection	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Transport aérien	22	22	16	27	26	29	15	14	14	18	26
Ambulance aérienne	1	0	3	1	1	1	1	2	0	3	2
Excursion aérienne	1	1	0	1	1	2	0	1	0	0	1
Autres opérations / Inconnues	4	16	5	8	6	9	5	5	5	5	6
Accidents d'avion mortels par type d'opérations aériennes²	10	18	21	18	17	23	7	14	14	11	16
Entraînement	1	1	1	3	0	1	1	1	2	3	0
Loisirs/Voyage	7	12	15	9	12	12	5	10	7	6	7
Affaires	1	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Épandage	0	0	2	1	1	0	0	0	2	0	2
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Transport aérien	1	2	1	2	2	6	1	0	1	1	5
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres opérations / Inconnues	0	2	0	3	2	2	0	2	1	1	1
Accidents d'hélicoptère par type d'opérations aériennes²	34	32	27	27	26	27	17	29	20	30	31
Entraînement	2	5	1	7	1	2	0	1	2	3	5
Loisirs/Voyage	7	8	9	4	6	9	6	6	3	4	4
Affaires	0	1	0	0	2	1	0	1	1	0	0
Gestion des feux de forêt	0	2	0	2	2	1	1	3	1	3	3
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0
Épandage	1	2	1	3	1	3	2	1	4	1	1
Inspection	3	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	18	9	7	3	3	9	2	6	3	14	10
Ambulance aérienne	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Excursion aérienne	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	2	4	8	6	8	2	6	9	5	5	6
Accidents d'hélicoptère mortels par type d'opérations aériennes²	0	5	2	2	4	3	2	5	3	4	6
Entraînement	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Loisirs/Voyage	0	0	1	0	2	2	1	1	1	0	1
Affaires	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Épandage	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	0	3	0	0	0	1	0	1	0	2	2
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opération s/ Inconnues	0	0	1	1	1	0	1	2	2	2	2

Données produites le 10 mars 2025

¹ Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, 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 au Canada et à l'étranger, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidents par province / territoire	249	251	230	240	202	228	171	192	167	181	193
Terre-Neuve-et-Labrador	5	6	5	4	4	3	2	4	4	1	4
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1
Nouvelle-Écosse	3	6	2	3	2	1	1	2	0	3	3
Nouveau-Brunswick	6	2	5	7	1	8	2	2	0	2	3
Québec	69	51	34	44	31	50	33	45	33	32	38
Ontario	67	74	50	62	54	53	39	36	49	44	40
Manitoba	12	14	17	10	7	17	9	6	9	10	7
Saskatchewan	12	13	10	13	13	12	17	8	14	7	9
Alberta	33	23	38	35	32	29	25	29	18	22	35
Colombie-Britannique	30	42	53	39	36	39	34	46	29	43	40
Yukon	4	6	2	4	4	3	0	3	2	2	4
Territoires du Nord-Ouest	3	2	3	2	5	4	1	2	1	5	3
Nunavut	1	2	3	3	1	1	2	3	0	3	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	4	10	8	11	11	8	6	6	7	7	6
Accidents mortels par province / territoire	14	29	29	22	23	33	12	22	24	19	27
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	0	2	1	1	1	0	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1
Québec	2	7	7	4	2	9	4	6	5	4	2
Ontario	5	6	5	4	6	6	1	5	10	3	2
Manitoba	0	1	1	3	0	1	0	0	1	0	1
Saskatchewan	1	2	2	2	1	0	0	0	1	0	1
Alberta	1	3	4	3	5	5	3	4	3	4	6
Colombie-Britannique	2	4	8	3	4	5	3	2	3	7	8
Yukon	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	4	1	2	4	1	0	2	0	1	2
Décès par province / territoire	21	47	45	34	38	70	16	31	34	33	46
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	0	8	1	2	1	0	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	1
Québec	2	16	15	6	4	14	5	7	6	5	4
Ontario	8	10	5	9	8	16	1	6	15	4	2
Manitoba	0	1	2	4	0	3	0	0	1	0	1
Saskatchewan	2	3	2	3	1	0	0	0	2	0	1
Alberta	1	4	4	5	6	8	6	7	4	10	8
Colombie-Britannique	3	7	12	4	6	12	3	3	5	12	14
Yukon	0	0	0	1	0	4	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	7
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6

Tableau 8. Accidents et accidents mortels au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Accidents par province / territoire	212	227	200	208	173	200	154	171	146	158	173
Terre-Neuve-et-Labrador	4	6	4	3	2	2	2	3	1	1	4
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1
Nouvelle-Écosse	2	5	2	2	1	1	1	2	0	2	3
Nouveau-Brunswick	6	2	5	5	1	8	2	2	0	2	2
Québec	57	44	28	39	28	41	29	40	30	23	33
Ontario	53	66	43	51	44	46	32	28	40	41	37
Manitoba	11	13	17	10	7	12	9	6	8	9	6
Saskatchewan	10	12	10	12	13	12	16	8	14	7	8
Alberta	31	21	36	30	27	27	23	27	16	20	31
Colombie-Britannique	27	39	43	35	30	36	32	42	27	37	37
Yukon	4	6	1	4	2	2	0	2	1	2	2
Territoires du Nord-Ouest	2	2	3	2	5	4	1	2	1	5	3
Nunavut	1	1	2	3	1	1	2	3	0	2	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	4	10	6	11	11	8	5	6	7	7	6
Accidents mortels par province / territoire	10	23	24	21	21	26	9	19	18	15	23
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0
Québec	1	6	5	4	2	5	3	5	3	1	2
Ontario	3	5	3	4	5	5	0	3	8	3	2
Manitoba	0	0	1	3	0	1	0	0	1	0	1
Saskatchewan	1	2	2	2	1	0	0	0	1	0	1
Alberta	1	3	4	3	4	5	2	4	2	4	6
Colombie-Britannique	2	2	7	2	4	5	3	2	3	6	5
Yukon	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	4	1	2	4	1	0	2	0	1	2
Décès par province / territoire	15	40	34	33	36	54	13	28	27	29	41
Terre-Neuve-et-Labrador	0	1	0	0	0	7	1	2	0	0	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	2	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0
Québec	1	15	7	6	4	8	4	6	4	2	4
Ontario	4	9	3	9	7	9	0	4	13	4	2
Manitoba	0	0	2	4	0	3	0	0	1	0	1
Saskatchewan	2	3	2	3	1	0	0	0	2	0	1
Alberta	1	4	4	5	5	8	5	7	2	10	8
Colombie-Britannique	3	4	11	3	6	12	3	3	5	11	10
Yukon	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	7
Nunavut	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	2	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6

Données produites le 10 mars 2025

¹ Exclut les ultra-légers.

Tableau 9. Incidents d'aéronefs devant être signalés selon le type d'opération aérienne¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Incidents par catégorie¹	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Risque de collision / Perte d'espace	94	111	139	172	141	138	49	62	124	139	91
Déclaration d'une situation d'urgence	313	333	311	348	340	366	190	205	311	345	374
Panne moteur	104	110	110	98	91	103	50	83	65	83	75
Fumée/Incendie	89	87	85	100	99	91	25	44	53	56	61
Collision	16	8	18	24	26	31	8	7	18	19	16
Difficultés de maîtrise	40	29	35	34	41	25	25	24	40	38	24
Incapacité de l'équipage	37	46	66	78	57	87	34	16	47	86	94
Marchandises dangereuses	4	0	2	0	2	0	0	3	0	0	1
Dépressurisation	12	16	14	21	13	23	5	16	14	16	29
Manque de carburant	6	17	15	17	10	5	3	3	5	13	12
Sortie de l'aire d'atterrissage	20	17	19	22	11	9	10	10	17	11	19
Erreur de carburant	0	0	1	3	0	3	4	3	1	1	2
Largage de la charge	5	14	15	21	23	28	11	17	22	21	12
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	1	3	1	0	1	0	0	0	1	0
Incidents par type d'opérations aériennes^{1,2}	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Commerciales	699	741	785	888	815	869	393	461	674	793	781
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	429	437	490	614	547	572	220	246	416	546	527
Navette (RAC 704)	106	87	79	73	60	67	50	51	56	50	52
Taxi aérien (RAC 703)	79	114	104	102	90	104	59	83	95	84	86
Travail aérien (RAC 702)	34	48	43	55	55	59	35	56	56	64	54
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	82	75	94	80	91	86	32	27	55	63	77
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	5	6	12	11	7	13	7	8	7	7	10
Autres opérations commerciales	0	2	5	1	2	4	2	2	5	3	5
Privées	37	52	45	56	51	56	27	38	51	51	36
Exploitants privés (RAC 604)	22	19	19	32	19	25	12	18	27	25	13
De loisir	14	15	14	11	9	10	6	15	14	15	10
Autres opérations privées	1	18	12	13	23	22	10	6	10	12	13
État	13	15	8	15	11	8	5	7	9	8	6
Autres opérations / Inconnues	12	15	22	13	12	12	2	3	5	3	1
Incidents par type d'aéronef^{1,2}	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Avion	715	749	795	892	819	842	400	458	687	798	785
Hélicoptère	30	47	38	52	43	77	21	41	41	45	31
Ultra-légers et autres aéronefs ³	3	8	7	4	4	6	0	1	1	2	2
Aéronefs en cause dans des incidents^{1,4}	830	887	957	1063	970	1016	452	533	775	899	881
Avions	797	832	912	1006	921	931	431	491	733	851	848
Hélicoptères	30	47	38	53	45	79	21	41	41	46	31
Ultra-légers et autres aéronefs ³	3	8	7	4	4	6	0	1	1	2	2
Incidents par province / territoire¹	741	789	833	939	860	915	421	500	727	839	817
Terre-Neuve-et-Labrador	22	30	31	27	35	29	11	16	23	29	26
Île-du-Prince-Édouard	0	1	4	1	2	1	1	1	3	0	0
Nouvelle-Écosse	22	19	17	22	28	28	13	6	11	24	19
Nouveau-Brunswick	8	9	9	4	7	11	3	6	6	7	11
Québec	89	116	109	139	141	147	75	76	108	120	125
Ontario	157	152	166	230	144	166	89	115	134	139	156
Manitoba	51	54	47	49	43	44	26	42	34	29	47
Saskatchewan	32	21	25	19	16	24	15	19	20	26	24
Alberta	98	117	110	107	104	106	43	40	62	91	87
Colombie-Britannique	132	154	137	101	123	129	56	75	88	105	100
Yukon	6	6	5	5	2	8	1	6	2	8	2
Territoires du Nord-Ouest	25	17	9	20	22	9	11	12	16	20	20
Nunavut	20	15	15	15	19	15	4	11	21	15	20
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	24	20	32	19	14	17	7	3	25	18	24
À l'étranger	55	58	117	181	161	181	66	72	173	208	156

Données produites le 10 mars 2025

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 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 incidents » correspond à un total d'aéronefs, alors que toutes les autres données font le compte d'incidents.

Tableau 10. Incidents devant être signalés¹ au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Incidents par catégorie¹	654	711	737	866	769	835	385	473	666	776	738
Risque de collision / Perte d'espace	84	101	127	159	134	128	48	61	122	137	88
Déclaration d'une situation d'urgence	277	290	263	316	298	318	170	192	268	313	325
Panne moteur	94	102	102	88	79	96	44	78	62	81	70
Fumée/Incendie	76	79	75	95	85	83	21	41	48	48	53
Collision	15	7	16	23	21	27	8	7	18	18	15
Difficultés de maîtrise	36	28	30	33	40	25	24	24	38	34	21
Incapacité de l'équipage	35	44	65	74	55	86	30	15	46	81	90
Marchandises dangereuses	3	0	2	0	2	0	0	2	0	0	1
Dépressurisation	10	14	13	19	11	23	5	15	11	15	27
Manque de carburant	3	15	11	16	5	4	3	3	5	8	10
Sortie de l'aire d'atterrissage	17	17	14	18	10	8	10	10	16	10	18
Erreur de carburant	0	0	1	3	0	3	4	3	1	1	2
Largage de la charge	4	13	15	21	23	28	11	17	22	21	12
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	0	1	3	1	0	1	0	0	0	1	0
Incidents par type d'opérations aériennes^{1,2}	654	711	737	866	769	835	385	473	666	776	738
Commerciales	622	674	705	825	741	799	363	437	623	735	712
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	427	436	489	613	546	571	218	246	415	545	522
Navette (RAC 704)	106	87	79	73	60	67	50	51	56	50	52
Taxi aérien (RAC 703)	79	114	104	102	90	104	58	83	95	84	86
Travail aérien (RAC 702)	31	47	43	55	55	59	35	56	56	64	54
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	5	6	12	11	7	13	7	8	7	7	10
Autres opérations commerciales	0	1	2	0	1	3	1	2	5	3	4
Privées	29	40	37	48	33	45	22	35	45	47	27
Exploitants privés (RAC 604)	17	16	19	32	19	24	12	18	27	25	13
De loisir	11	14	12	11	8	10	6	14	14	15	9
Autres opérations privées	1	10	6	5	6	12	5	4	4	8	5
État	11	15	6	13	10	8	5	7	8	8	5
Autres opérations / Inconnues	9	14	14	10	12	10	1	3	1	2	1
Incidents par type d'aéronef^{1,2}	654	711	737	866	769	835	385	473	666	776	738
Avion	631	672	699	819	728	762	364	432	626	736	707
Hélicoptère	27	46	38	52	43	77	21	41	41	44	31
Ultra-légers et autres aéronefs ³	3	8	6	4	4	6	0	0	1	2	1
Aéronefs en cause dans des incidents^{1,4}	730	800	843	981	874	927	415	505	712	834	799
Avions	700	746	799	924	825	842	394	464	670	787	767
Hélicoptères	27	46	38	53	45	79	21	41	41	45	31
Ultra-légers et autres aéronefs ³	3	8	6	4	4	6	0	0	1	2	1
Incidents par province / territoire¹	654	711	737	866	769	835	385	473	666	776	738
Terre-Neuve-et-Labrador	13	20	22	22	22	15	8	14	21	22	12
Île-du-Prince-Édouard	0	1	4	1	2	1	1	1	3	0	0
Nouvelle-Écosse	19	17	12	17	20	26	11	5	8	17	11
Nouveau-Brunswick	6	9	9	3	6	8	2	6	6	7	7
Québec	81	103	99	127	122	125	68	73	103	104	115
Ontario	139	141	148	202	129	146	85	109	118	124	138
Manitoba	45	51	44	47	38	44	25	40	32	29	45
Saskatchewan	27	19	25	18	14	24	13	19	19	24	23
Alberta	93	110	103	102	97	100	38	35	55	88	81
Colombie-Britannique	125	137	118	100	114	124	52	71	83	99	95
Yukon	5	6	5	3	2	8	1	5	1	7	2
Territoires du Nord-Ouest	25	17	8	20	21	8	10	12	16	19	19
Nunavut	16	14	15	14	16	14	3	10	19	15	18
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	5	8	8	9	5	11	2	1	9	13	16
À l'étranger	55	58	117	181	161	181	66	72	173	208	156

Données produites le 10 mars 2025

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 mis 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 délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien*.

Tableau 11. Accidents d'avion selon la catégorie choisie et la phase de vol¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	16	19	16	20	13	14	4	6	11	11	9	139
Collision avec un objet	6	3	5	9	6	5	1	5	6	6	2	54
Collision avec un aéronef en mouvement	3	5	4	3	3	2	1	3	0	2	1	27
Piqué/Capotage	1	3	2	2	0	1	0	0	6	1	1	17
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	1	2	1	3	1	2	0	0	0	1	0	11
Perte de maîtrise	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	9	12	13	14	10	10	3	4	7	7	7	96
Décollage	48	53	47	45	35	48	30	40	24	25	29	424
Collision avec le relief	10	18	13	15	7	14	4	12	4	6	8	111
Perte de maîtrise	18	9	11	7	5	11	3	11	1	2	3	81
Collision avec un objet	11	18	12	8	11	17	12	10	7	4	8	118
Décollage/Atterrissage	11	11	14	16	11	11	8	13	7	1	7	110
Perte de puissance	16	12	10	11	5	12	6	2	4	6	3	87
Autres	34	50	30	35	31	38	28	36	22	19	27	350
En route	23	29	19	34	27	28	24	20	20	22	22	268
Perte de puissance	14	8	12	15	11	12	8	5	8	10	7	110
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	7	5	4	5	6	8	4	6	3	4	7	59
Collision avec le relief	5	4	5	5	5	6	3	3	5	4	4	49
Composant/Système	2	3	0	3	1	2	3	1	1	1	1	18
Autres	14	26	8	24	22	21	19	15	14	19	21	203
Manœuvre	4	11	13	11	12	16	14	4	12	10	10	117
Collision avec le relief	1	7	6	7	4	5	6	1	8	4	8	57
Perte de maîtrise	1	2	4	5	4	1	3	1	3	4	4	32
Collision avec un objet	1	2	3	1	2	5	3	0	4	2	0	23
Perte de puissance	0	1	2	1	1	1	2	1	3	1	0	13
Autres	3	4	6	2	8	12	7	3	9	7	5	66
Approche	29	25	17	21	25	27	24	20	26	27	23	264
Collision avec le relief	7	10	4	7	5	8	1	3	13	10	4	72
Perte de puissance	6	2	3	6	6	5	6	3	6	5	4	52
Collision avec un objet	9	7	6	7	3	2	5	0	7	4	4	54
Composant/Système	4	2	0	2	3	3	2	1	0	0	2	19
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	7	1	1	4	5	7	4	2	2	2	5	40
Perte de maîtrise	2	4	1	0	1	5	0	2	6	3	2	26
Autres	9	18	12	13	18	21	18	16	14	20	17	176
Atterrissage	99	118	113	95	93	93	80	84	58	80	86	999
Hors piste/Sortie de piste	14	30	30	21	18	23	20	18	16	23	28	241
Collision avec un objet	20	29	24	23	30	25	18	19	14	13	16	231
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	17	27	27	23	19	17	18	18	7	10	18	201
Piqué/Capotage	17	27	33	29	23	21	19	25	14	17	15	240
Perte de maîtrise	22	2	3	6	3	4	0	3	4	2	1	50
Atterrissage brutal	14	10	17	19	16	17	7	11	4	11	19	145
Collision avec le relief	21	20	12	7	11	10	8	4	6	10	5	114
Train d'atterrissage non sorti	7	10	9	4	5	7	1	3	2	0	3	51
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	5	12	18	18	7	7	9	7	8	10	5	106
Autres	28	77	77	50	59	53	53	51	31	58	60	597
Après l'impact	16	37	57	41	44	31	9	6	9	10	14	274
Incendie/Explosion/Fumée	6	13	9	5	7	5	4	0	2	5	6	62
Autres	12	24	49	37	38	26	5	6	7	5	9	218

Données produites le 10 mars 2025

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 choisie et la phase de vol¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	4	2	0	1	4	3	0	2	1	4	4	25
Collision avec le relief	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	3
Perte de maîtrise	2	1	0	0	0	2	0	1	0	1	1	8
Collision avec un objet	2	1	0	1	1	1	0	0	0	3	1	10
Autres	4	0	0	0	4	2	0	2	1	3	4	20
Décollage	9	4	6	5	5	6	1	8	5	4	4	57
Perte de maîtrise	5	1	4	4	1	3	0	4	1	1	1	25
Collision avec le relief	1	2	1	1	2	2	0	1	1	3	1	15
Collision avec un objet	2	1	0	1	2	3	0	2	1	2	0	14
Perte de puissance	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	5
Autres	4	1	3	2	2	4	1	6	2	3	2	30
En route	7	4	5	3	6	4	5	7	2	5	7	55
Collision avec le relief	3	1	1	1	2	2	1	2	0	1	2	16
Perte de puissance	1	1	3	0	1	1	1	2	0	0	1	11
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3
Composant/Système	0	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	5
Autres	5	3	4	3	5	1	5	6	2	5	5	44
Manœuvre	4	8	8	7	4	9	6	10	8	8	11	83
Collision avec le relief	2	3	5	3	2	2	2	3	4	4	6	36
Perte de maîtrise	2	2	3	4	0	2	2	4	2	0	3	24
Collision avec un objet	1	1	3	3	1	4	2	2	1	2	4	24
Événement lié à l'exploitation	0	2	5	3	1	6	1	1	0	3	6	28
Perte de puissance	0	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	5
Autres	2	5	5	5	2	7	5	4	6	5	7	53
Approche	3	3	5	2	2	2	1	3	2	4	2	29
Collision avec le relief	0	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	4
Perte de puissance	1	1	3	0	0	0	0	1	0	1	0	7
Perte de maîtrise	1	1	2	1	1	0	0	0	0	2	2	10
Collision avec un objet	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Autres	2	2	4	1	1	2	1	2	2	3	2	22
Atterrissage	12	18	16	13	12	12	9	13	12	15	10	142
Atterrissage brutal	3	1	0	1	2	0	0	0	2	1	0	10
Collision avec le relief	3	6	0	0	2	1	1	0	3	4	2	22
Perte de maîtrise	4	6	2	1	2	3	6	2	4	5	1	36
Collision avec un objet	5	1	4	3	6	2	5	2	0	2	4	34
Autres	5	10	4	5	5	7	5	3	4	6	5	59
Après l'impact	2	5	11	1	6	5	2	5	3	2	2	44
Incendie/Explosion/Fumée	0	1	0	0	0	3	2	2	0	0	1	9
Autres	2	4	11	1	6	4	0	4	3	2	1	38

Données produites le 10 mars 2025

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 choisie et la phase de vol¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
À l'arrêt / Circulation au sol	0	1	2	1	0	1	1	0	0	0	0	6
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/Capotage	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	0	1	2	1	0	1	1	0	0	0	0	6
Décollage	2	9	5	6	5	7	1	7	2	4	4	52
Collision avec le relief	0	4	4	5	2	5	0	6	1	4	1	32
Perte de maîtrise	1	4	4	2	2	2	0	3	0	0	1	19
Collision avec un objet	0	1	0	1	1	1	0	0	1	0	2	7
Décollage/Atterrissage	1	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	4
Perte de puissance	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	6
Autres	0	7	1	4	4	3	1	5	2	0	3	30
En route	3	7	5	5	6	10	2	4	4	3	3	52
Perte de puissance	0	0	2	0	1	2	0	0	0	1	0	6
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	3
Collision avec le relief	3	4	4	3	5	6	1	3	2	3	3	37
Composant/Système	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	1	6	2	4	5	7	1	3	3	3	2	37
Manœuvre	2	4	5	4	5	5	4	0	4	2	4	39
Collision avec le relief	1	4	4	4	3	4	3	0	4	1	4	32
Perte de maîtrise	1	0	2	2	4	1	1	0	2	1	1	15
Collision avec un objet	0	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	5
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	0	1	1	3	2	1	0	3	1	2	15
Approche	1	5	4	4	4	4	0	1	6	2	4	35
Collision avec le relief	0	3	3	3	2	2	0	1	4	2	2	22
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Collision avec un objet	0	1	1	1	0	0	0	0	3	0	1	7
Composant/Système	0	0	0	1	0	2	0	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	0	0	1	0	0	1	0	0	3	1	1	7
Autres	1	2	2	2	2	3	0	0	1	1	3	17
Atterrissage	4	4	5	0	1	4	0	3	0	2	3	26
Hors piste / Sortie de piste	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Collision avec un objet	0	1	1	0	1	2	0	2	0	0	0	7
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué/Capotage	1	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	6
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
Collision avec le relief	2	2	4	0	0	1	0	0	0	1	0	10
Train d'atterrissage non sorti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	2	1	3	0	1	2	0	2	0	2	2	15
Après l'impact	4	10	9	5	8	4	1	0	3	4	5	53
Incendie/Explosion/Fumée	3	10	7	4	6	3	1	0	2	4	5	45
Autres	2	0	2	1	2	1	0	0	1	0	1	10

Données produites le 10 mars 2025

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 choisie et la phase de vol¹, 2014 à 2024

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Total
À l'arrêt / Circulation	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
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	1	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Décollage	0	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	5
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3
Collision avec un objet	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Autres	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	3
En route	0	2	1	1	4	3	0	2	1	0	1	15
Collision avec le relief	0	1	1	0	2	2	0	1	0	0	1	8
Perte de puissance	0	0	0	0	0	1	0	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	1	0	0	0	0	0	1
Autres	0	1	1	1	3	0	0	2	1	0	1	10
Manœuvre	0	1	1	1	1	1	2	3	2	2	4	18
Collision avec le relief	0	1	0	1	1	0	1	2	1	1	4	12
Perte de maîtrise	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	4
Collision avec un objet	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	3
Événement lié à l'exploitation	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	4	8
Perte de puissance	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	0	0	1	1	0	1	1	1	2	1	1	9
Approche	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	3
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	1	0	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	1	0	1	1	0	0	3
Atterrissage	0	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	5
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Perte de maîtrise	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3
Autres	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Après l'impact	0	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	5
Incendie/Explosion/Fumée	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	4
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

Données produites le 10 mars 2025

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'ailerons, 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 quelque 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'espacement;
- 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'espacement

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

Blessure grave

- fracture d'un os, exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez;
- déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de la lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- lésion d'un organe interne;
- brûlures du deuxième ou du troisième degré ou brûlures touchant plus de 5 % de la surface du corps;
- exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement dommageable;
- blessure susceptible d'exiger une hospitalisation.

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.

Exploitant

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.

Navette

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 ».