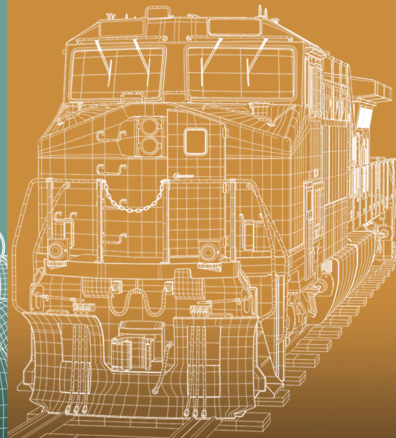
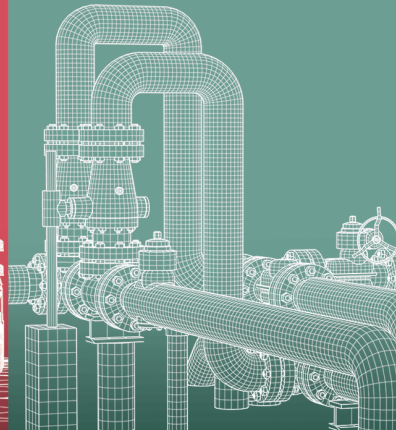
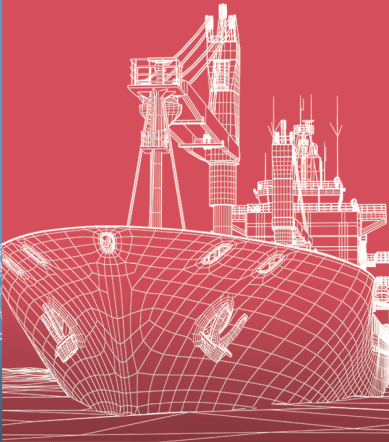




Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

## Événements de transport aérien en 2025

Canada 

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Place du Centre, 4<sup>e</sup> étage  
200, promenade du Portage  
Gatineau QC K1A 1K8  
819-994-3741  
1-800-387-3557  
[www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca)  
[communications@bst.gc.ca](mailto:communications@bst.gc.ca)

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par  
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2026

Sommaire statistique : événements de transport aérien en 2025

No 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](http://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 .....	11
Aperçu des incidents.....	16
Nombre d'incidents.....	16
Tableaux de données.....	19
Définitions.....	34
Événement aéronautique .....	34
Accident aéronautique devant être signalé.....	34
Incident aéronautique devant être signalé.....	34
Collision .....	35
Risque de collision.....	35
Perte d'espacement.....	35
Blessure grave .....	35
Exploitation.....	36
Exploitant.....	36
Exploitants commerciaux .....	36
Avion de ligne.....	36
Navette.....	36
Aéronef de travail aérien.....	36
Aéronef de taxi aérien .....	36
Exploitants d'État.....	37
Exploitants privés .....	37
Exploitants de vols de loisir.....	37

# Résumé

On a signalé 1141 événements de transport aérien au BST en 2025 (204 accidents et 937 incidents), dont 33 pertes de vie.

Au total, 204 accidents ont été signalés en 2025. Ce nombre est supérieur de 5 % à celui de l'année précédente, mais inférieur de 1 % par rapport à la moyenne annuelle de 206 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2015 à 2024. Le nombre d'accidents a augmenté pendant trois années consécutives à la suite d'une diminution significative dans les activités et les accidents pendant la pandémie de la COVID-19. Les nombres d'accidents en 2025 étaient près des niveaux d'avant la pandémie. La plupart des accidents (189) en 2025 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada.

Le BST a enregistré 22 accidents mortels de transport aérien, entraînant 33 pertes de vie en 2025. Il s'agit d'une baisse par rapport à 2024 et d'un nombre inférieur de 8 % à la moyenne de 24 accidents mortels, et d'un nombre inférieur de 16 % à la moyenne de 39 pertes de vie au cours de la période de 10 années écoulées entre 2015 et 2024. Dix-neuf des 33 pertes de vie dans le transport aérien en 2025 mettaient en cause des opérations commerciales. Six pertes de vie mettaient en cause des unités de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC); 6, des opérations de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC); et 7, des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC). En 2025, il n'y a eu aucune perte de vie mettant en cause l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ou l'exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704 du RAC). Les 14 autres pertes de vie (sur 33) survenues en 2025 étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir. Aucune de ces pertes de vie ne mettait en cause un exploitant détenteur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) (sous-partie 604 du RAC). Cinq accidents survenus en 2025 mettaient en cause le rejet de marchandises dangereuses.

En 2025, le taux général de 3,0 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs est basé sur les 172 accidents (nombre supérieur de 2 % par rapport à 2024), 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 5 827 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 3 % par rapport à 2024).

# Sommaire statistique

## Événements de transport aérien en 2025

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 transport<sup>1</sup> 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. Les moyennes et les pourcentages dans le sommaire ont été arrondis.

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 2025 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 27 mars 2026. 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.

---

<sup>1</sup> Voir la section Définitions.

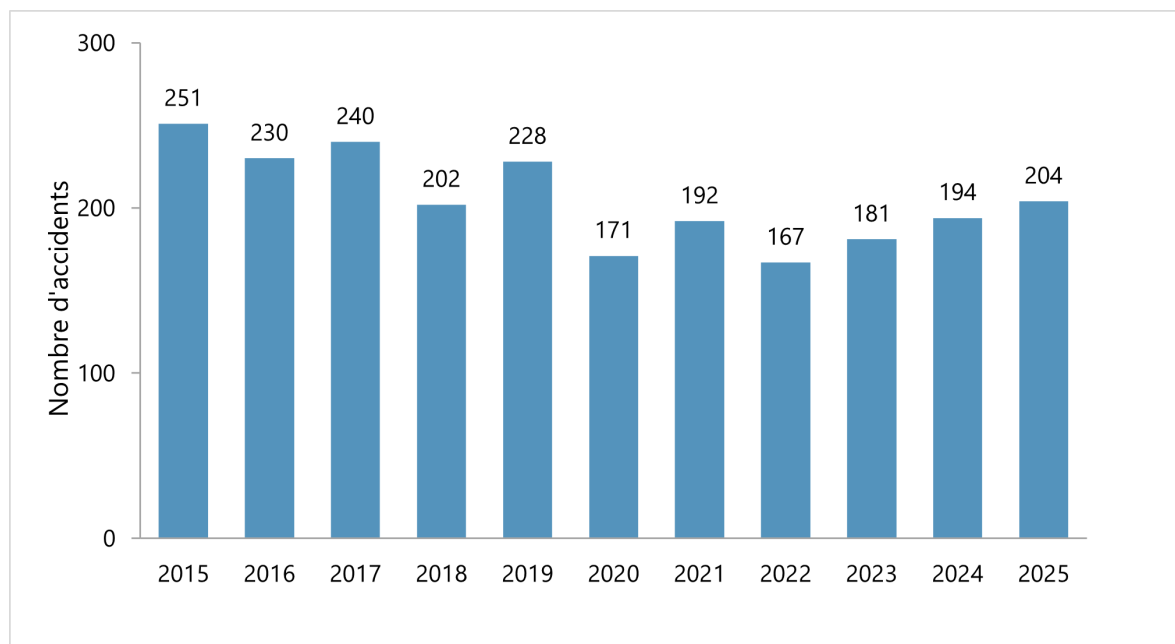
# Aperçu du nombre d'accidents et de pertes de vie

## Nombre d'accidents

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

En 2025, on a signalé au BST 204 accidents de transport aérien (tableau 1 et figure 1). Ce nombre est supérieur de 5 % au total de 194 accidents de l'année précédente, mais inférieur de 1 % par rapport à la moyenne annuelle de 206 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2015 à 2024. La plupart des accidents (189) en 2025 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 8 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, 2015 à 2025



On a signalé 177 accidents mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultra-légers) en 2025 (tableau 2). Ce nombre est supérieur de 2 % au total de 174 accidents en 2024, mais inférieur de 2 % à la moyenne de 181 accidents au cours des 10 années précédentes (de

<sup>2</sup> Voir la section Définitions.

<sup>3</sup> *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 22 mai 2026).

2015 à 2024). En comptant les 19 accidents mettant en cause des ultra-légers, il y a eu 198 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2025.

### Type d'aéronef

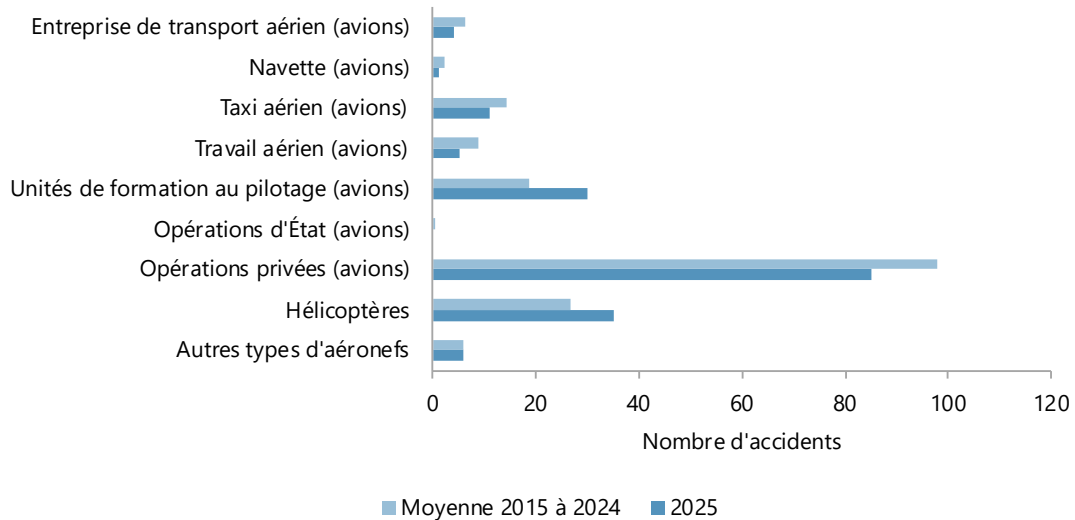
Des 204 accidents de transport aérien signalés au BST en 2025, 144 (71 %) mettaient en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur (autres que des ultra-légers) (tableau 1); 35 (17 %) mettaient en cause des hélicoptères; 19 (9 %) mettaient en cause des ultra-légers; et 6 (3 %) mettaient en cause 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 2015 à 2024, 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 77 accidents mettant en cause des aéronefs exploités à titre commercial, tous types confondus, en 2025 (tableau 1). Ce total est inférieur de 3 % aux 79 accidents de ce type enregistrés en 2024, et supérieur de 8 % à la moyenne de 71 accidents enregistrée au cours des 10 années de 2015 à 2024.

En 2025, des avions immatriculés au Canada et exploités à titre commercial ont été en cause dans 51 accidents (tableau 2 et figure 2). Dans 4 cas, les avions étaient exploités en vertu de la sous-partie 705 (entreprises de transport aérien) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Ce nombre est inférieur aux 11 accidents mettant en cause des avions d'entreprises de transport aérien immatriculés au Canada qui se sont produits en 2024, et est inférieur par rapport à la moyenne de 6 accidents par année enregistrée de 2015 à 2024.

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 2025, par rapport à la moyenne de 2015 à 2024



En 2025, 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 18 accidents de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), dont 11 mettant en cause des avions et 7, des hélicoptères. Les 18 accidents de taxi aérien sont 10 de moins que le total de 28 accidents de taxi aérien enregistré en 2024, un nombre inférieur à la moyenne de 22 accidents par année enregistrée entre 2015 et 2024. En 2025, des unités de formation au pilotage exploitées en vertu de la sous-partie 406 du RAC ont été en cause dans 33 accidents, dont 32 mettaient en cause des avions et 1, un hélicoptère. En moyenne, pour la période de 2015 à 2024, 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 124 accidents de transport aérien en 2025 (tableau 1), comparativement à 114 l'année précédente. Le nombre total d'accidents en 2025 représente une baisse de 6 % par rapport à la moyenne de 132 accidents par année enregistrée de 2015 à 2024. Parmi les 124 accidents dans la catégorie des aéronefs en exploitation non commerciale (privée), 85 mettaient en cause des avions immatriculés au Canada (tableau 2). Aucun accident signalé 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 2025, 116 accidents ont mis en cause des exploitants de vols de loisir pilotant des aéronefs immatriculés au Canada : 84 d'entre eux mettaient en cause des avions à voilure fixe (tableau 2); 9, des hélicoptères; et 23, d'autres types d'aéronefs (non indiqués dans les tableaux). Ces 116 accidents sont 13 % plus nombreux que l'année précédente, mais 5 % moins nombreux que la moyenne annuelle de 122 accidents des 10 dernières années.

En 2025, il y a eu 1 accident signalé mettant en cause un hélicoptère immatriculé au Canada et exploité par l'État (tableau 2). Deux autres accidents (tableau 1) mettaient en cause d'autres types d'exploitants travaillant avec des UAV.

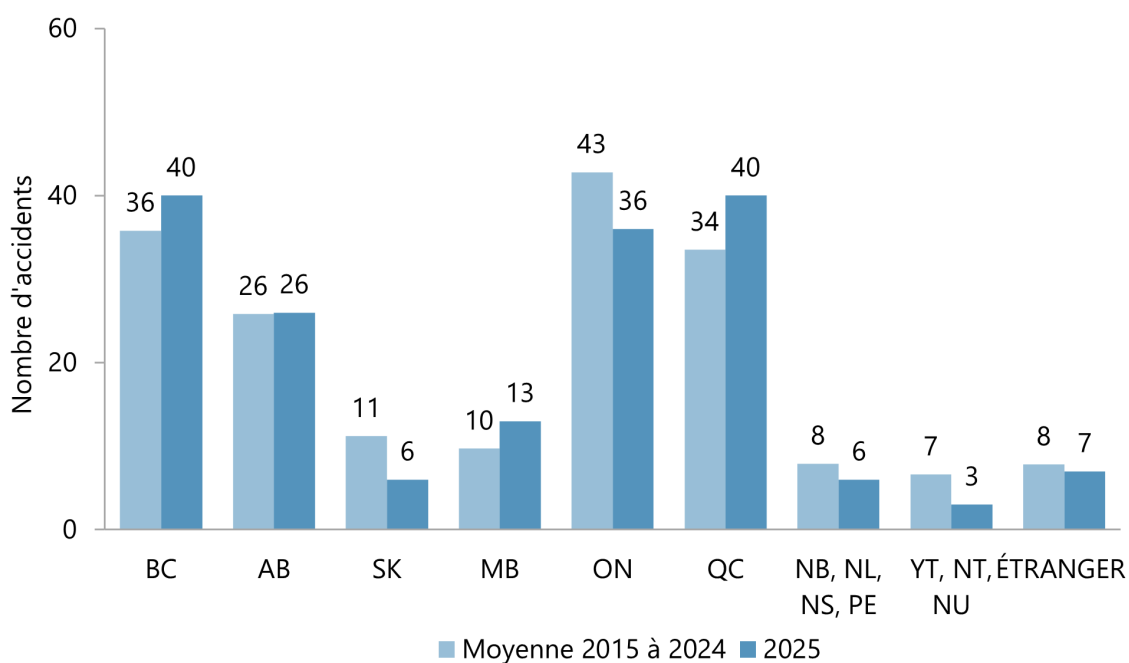
### Province ou territoire

Le Québec, avec 49 accidents signalés (tous types d'aéronefs confondus, y compris les ultra-légers), était la province où on a signalé le plus grand nombre d'accidents en 2025, dépassant la Colombie-Britannique, où on en a signalé 43 (tableau 7). En moyenne, de 2015 à 2024, l'Ontario a enregistré plus d'accidents par année (50) que toute autre province ou tout autre territoire. La Colombie-Britannique vient au deuxième rang pour le nombre moyen d'accidents (40).

Au total, 7 accidents devant être signalés aux termes du Règlement sur le BST se sont produits à l'extérieur du Canada en 2025. Ces accidents mettaient en cause 6 avions : 2 étaient exploités à titre commercial et 4, à titre privé, tandis que 1 hélicoptère était exploité à titre privé (données non présentées). Ce nombre de 7 accidents est supérieur aux 6 accidents signalés en 2024 et à la moyenne annuelle de 6 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 2025 que le nombre moyen pour les 10 dernières années (tableau 8 et figure 3).

Figure 3. Accidents de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2025, à l'exclusion des ultra-légers, en comparaison avec la moyenne de 2015 à 2024, par province ou territoire

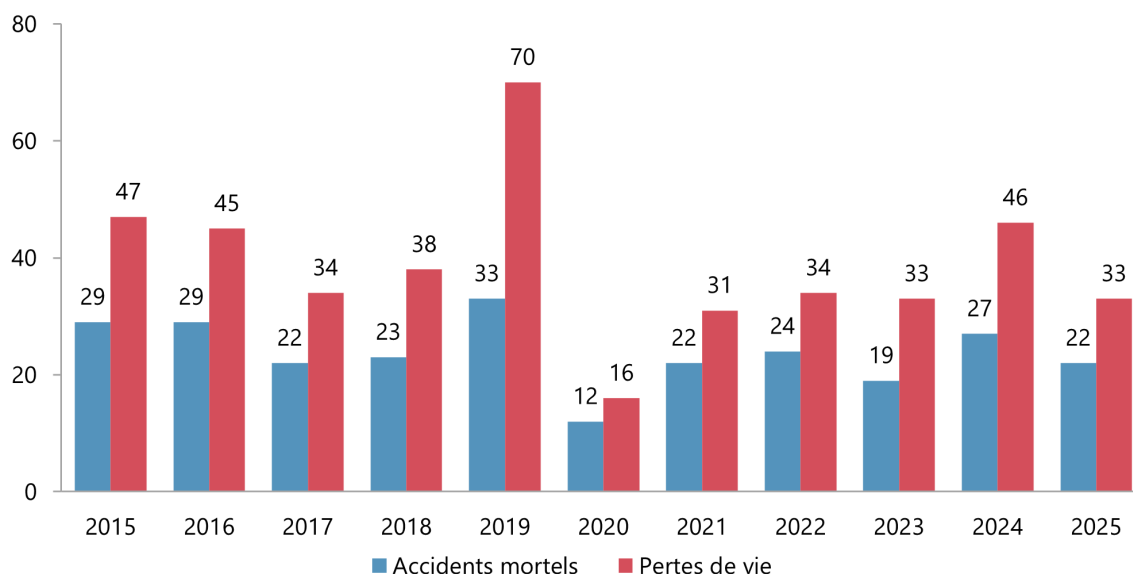


### Accidents mortels, pertes de vie et blessures graves

Le BST a enregistré 22 accidents de transport aérien mortels avec 33 pertes de vie en 2025 (tableaux 1 et 4, et figure 4). Ce nombre est inférieur aux 27 accidents mortels enregistrés en 2024 et inférieur de 8 % à la moyenne de 24 accidents mortels pendant la période de 10 ans de 2015 à 2024. Parmi les

22 accidents mortels survenus en 2025, 13 mettaient en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur; 5, des hélicoptères; et 4, des ultra-légers.

Figure 4. Accidents mortels et pertes de vie mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2015 à 2025



Dix-neuf des 33 pertes de vie dans le transport aérien en 2025 mettaient en cause des opérations commerciales (tableau 4) : 6 d'entre elles mettaient en cause des opérations de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC); 7, des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC); et 6, des unités de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). Il n'y a eu aucune perte de vie mettant en cause l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ou l'exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704 du RAC). Les 14 autres pertes de vie étaient liées à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants de vols de loisir. Aucune de ces pertes de vie ne mettait en cause un exploitant détenteur d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP) (sous-partie 604 du RAC).

De plus, 28 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents d'aéronef en 2025 (tableau 5), soit un nombre inférieur de 7 % à celui de 2024 (30) et inférieur de 4 % à la moyenne pour la période de 2015 à 2024. Douze personnes ont été gravement blessées dans des accidents mettant en cause des opérations commerciales en 2025 : 1 dans un avion d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC), 4 dans le secteur du taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), 2 dans des opérations de travail aérien (sous-partie 702 du RAC) et 3 avec une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). De plus, 2 personnes ont été blessées dans des événements mettant en cause des exploitants aériens étrangers (sous-partie 701 du RAC). En 2025, 15 personnes ont été gravement blessées dans des opérations privées, dont 1 dans des opérations d'État.

## 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'exploitant<sup>4</sup> 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 émis une recommandation qui demeure active; 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

---

<sup>4</sup> Les types d'exploitants 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).

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

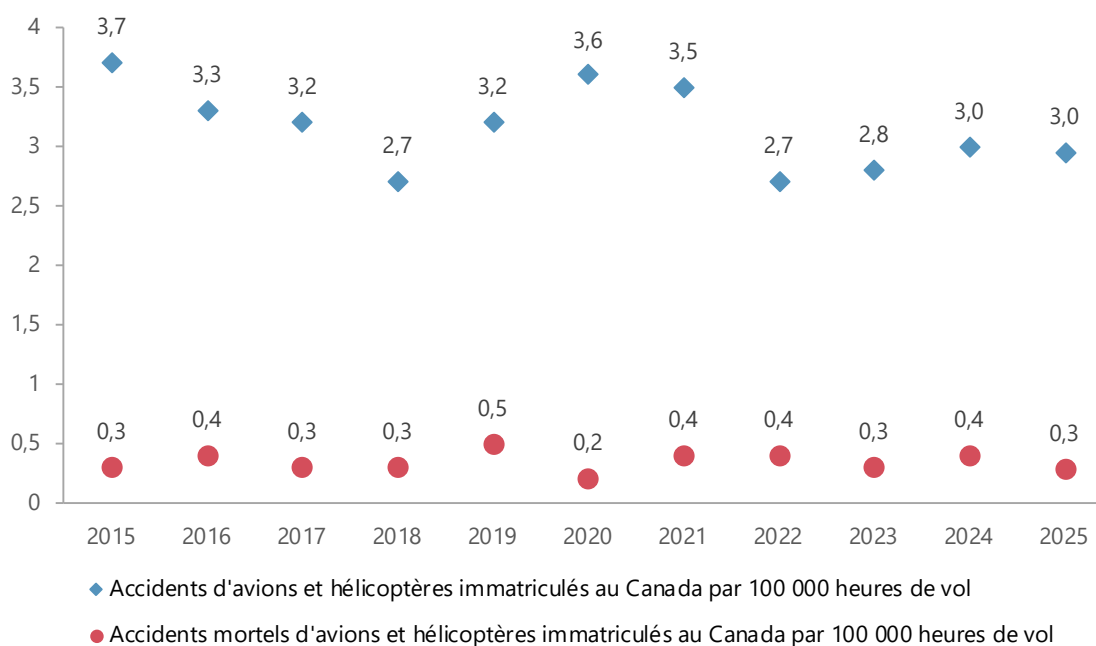
Bien que des taux d'accidents par *heures de vol* ne soient pas disponibles, il est possible de mesurer les taux d'accidents avec d'autres moyens. Statistique Canada recueille de l'information sur le nombre de *mouvements d'aéronefs* qui ont lieu dans les grands aéroports et certains petits aéroports 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

En 2025, le taux général de 3,0 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs (tableau 3 et figure 5) est basé sur les 172 accidents (nombre supérieur de 2 % par rapport à 2024), 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 5 827 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 3 % par rapport à 2024).

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 calculé le coefficient de corrélation tau-b ( $\tau_b$ ) de Kendall pour quantifier la tendance du taux d'accident. Le coefficient de corrélation  $\tau_b$  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  $\tau_b$  de Kendall pour la série de valeurs des taux d'événements par année sur 11 ans, de 2015 à 2025. Pour la période exposée dans le présent sommaire, les changements linéaires dans le taux d'accidents n'étaient pas statistiquement significatifs ( $\tau_b = -0,3455$ ,  $p = 0,139$ ). Toutefois, il convient de noter que le taux d'accidents avait constamment diminué dans les années avant la pandémie de COVID-19 de 2020. Malgré une légère augmentation depuis 2022, 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 2025 était de 0,3 par 100 000 mouvements d'aéronefs. On a calculé ce taux en fonction des 17 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 2025. Le taux de 2025 est inférieur au taux de 2024 et légèrement inférieur au taux moyen de 2015 à 2024. On ne constate aucun changement statistiquement significatif dans le taux d'accidents mortels depuis 2015 ( $\tau_b$  de Kendall =  $-0,0909$ ,  $p = 0,697$ ).

#### Rejet de marchandises dangereuses

Le BST a enregistré 5 accidents en 2025 qui mettaient en cause le 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.

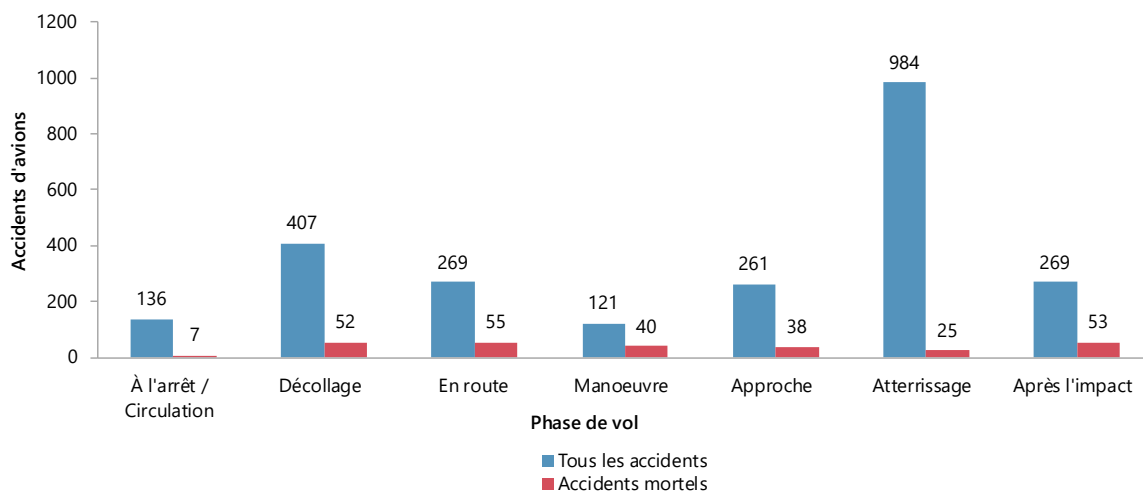
#### Événements et phase de vol des accidents

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 2015 à 2025. 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 2015 à 2025 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.

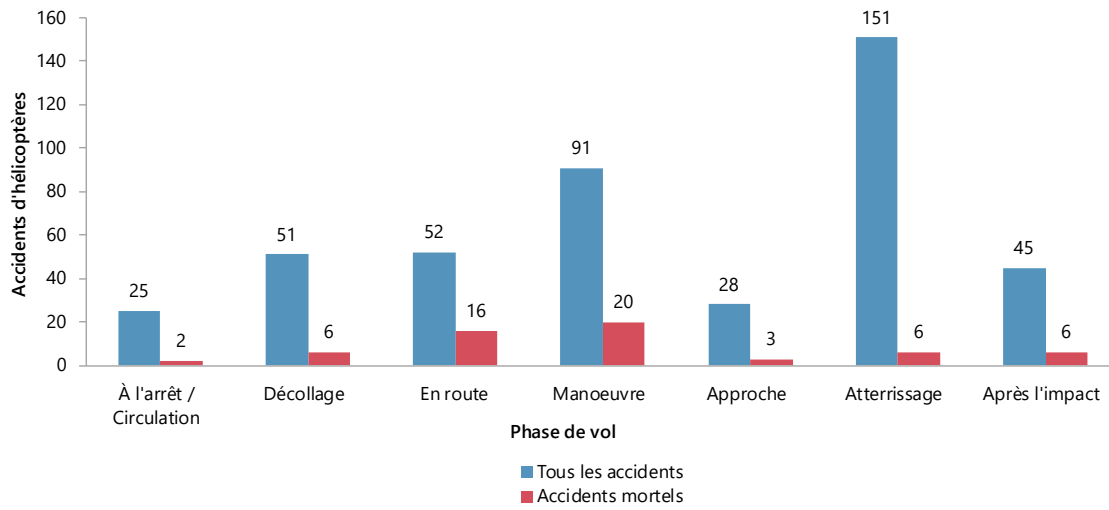
Les figures 6 et 7 et les tableaux 11 et 12 montrent le nombre d'accidents d'avion et d'hélicoptère par phase de vol pendant la période de 2015 à 2025. Le plus grand nombre d'accidents d'avion comprend des événements qui se produisent pendant les phases d'atterrissage (984) et de décollage (407) (tableau 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 d'atterrissage (151), de manœuvre<sup>5</sup> (91) et de décollage (51). Remarquez que pour les avions, même si la phase d'atterrissage est associée au plus grand nombre absolu d'accidents, les accidents mortels se produisent le plus souvent pendant les phases en route (55) 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 (16 sur 59, soit 27 %). De même, la phase de manœuvre (20) est liée 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 (6) (tableau 14 et figure 7).

Figure 6. Accidents d'avion comportant des événements durant des phases de vol précises, 2015 à 2025



<sup>5</sup> 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'hélicoptère comportant des événements durant des phases de vol précises, 2015 à 2025



# Aperçu des incidents

## Nombre d'incidents

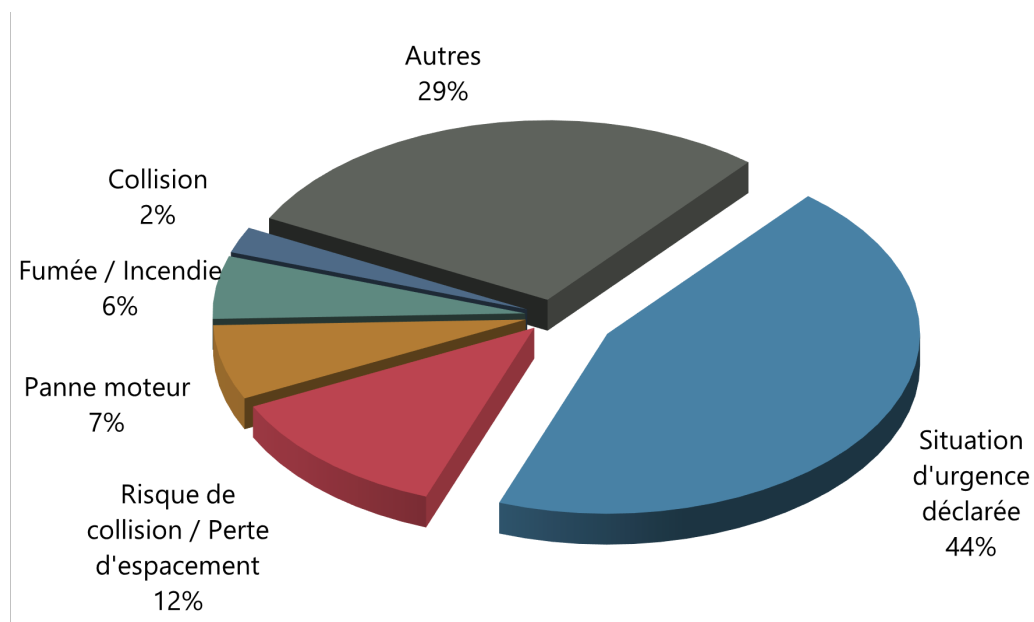
En 2025, on a signalé un total de 937 incidents de transport aérien conformément au Règlement sur le BST (tableau 9). Ce nombre représente une hausse de 15 % par rapport aux 815 incidents signalés en 2024, et il est supérieur de 23 % à la moyenne de 764 incidents signalés par année de 2015 à 2024. Avant 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<sup>er</sup> 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 2025<sup>6</sup>, 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 (417 incidents) soient toujours la catégorie d'incident la plus souvent signalée en 2025 (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'espace (ROC/LOS) (114) ont été plus fréquents qu'en 2024 et représentaient environ 12 % de tous les incidents en 2025. Le nombre d'incidents de panne moteur (63) a diminué en 2025 et représentait environ 7 % 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 159 fois, soit dans 17 % de tous les incidents devant être signalés durant l'année, une hausse par rapport au creux de 16 incidents (3,2 %) enregistré en 2021.

---

<sup>6</sup> 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 22 mai 2026).

Figure 8. Incidents signalés dans le transport aérien, par type, 2025



La plupart des incidents de transport aérien signalés (71 %) en 2025 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Toutefois, 204 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 demeure supérieur à la moyenne décennale de 137 incidents par année à l'extérieur du Canada de 2015 à 2024.

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 2025 (tableau 9). Près des deux tiers de ces incidents (622 sur 937) 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 un nouveau sommet, une hausse par rapport au nombre de 614 incidents signalés en 2024 et une hausse de 35 % par rapport à la moyenne de 461 incidents par année de 2015 à 2024.

Les exploitants aériens étrangers (sous-partie 701 du RAC) ont été en cause dans 64 incidents en 2025, soit environ 7 % de tous les incidents liés aux services aériens commerciaux (tableau 9). Ce nombre revient

aux niveaux enregistrés avant la pandémie de COVID-19, tout comme les niveaux accrus de trafic transfrontalier et international de passagers<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> 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 22 mai 2026).

## Tableaux de données

Cette page est intentionnellement laissée vide.

**Tableau 1. Événements de transport aérien devant être signalés selon le type d'événement, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents</b>	<b>251</b>	<b>230</b>	<b>240</b>	<b>202</b>	<b>228</b>	<b>171</b>	<b>192</b>	<b>167</b>	<b>181</b>	<b>194</b>	<b>204</b>
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	232	214	222	180	211	165	185	153	168	179	189
Accidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	10	8	11	11	8	6	6	7	7	6	7
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	9	8	7	12	10	0	1	7	6	9	8
<b>Accidents<sup>1</sup></b>	<b>251</b>	<b>230</b>	<b>240</b>	<b>202</b>	<b>228</b>	<b>171</b>	<b>192</b>	<b>167</b>	<b>181</b>	<b>194</b>	<b>204</b>
Opérations commerciales	74	63	97	66	83	55	64	56	76	79	77
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	9	1	9	8	7	4	4	4	6	11	4
Navette (RAC 704)	3	3	5	1	4	3	1	1	3	3	2
Taxi aérien (RAC 703)	23	26	28	23	26	13	18	12	24	29	18
Travail aérien (RAC 702)	18	16	18	17	21	14	22	19	17	19	21
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	4	3	1	0	0	1	0	2	1
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	20	17	32	13	25	20	19	17	25	15	31
Autres opérations commerciales	1	1	2	1	0	1	0	2	2	2	0
Opérations privées	172	164	142	135	144	114	127	109	103	114	124
Exploitants privés (RAC 604)	0	5	0	3	1	2	0	0	2	0	0
De loisir	165	152	135	127	137	109	124	104	99	107	120
Autres opérations privées	7	8	7	7	6	3	3	5	2	7	4
Opérations d'État	1	0	0	2	1	1	1	0	2	1	1
Autres opérations / Inconnues	5	3	2	0	0	1	1	2	1	0	2
<b>Accidents<sup>1</sup></b>	<b>251</b>	<b>230</b>	<b>240</b>	<b>202</b>	<b>228</b>	<b>171</b>	<b>192</b>	<b>167</b>	<b>181</b>	<b>194</b>	<b>204</b>
Avion	197	174	178	154	176	133	138	126	130	143	144
Hélicoptère	33	28	27	26	28	17	29	20	32	33	35
Ultra-léger	17	22	25	18	19	17	20	15	17	11	19
Autres aéronefs <sup>2</sup>	7	6	10	4	6	4	6	7	2	8	6
<b>Aéronefs en cause dans des accidents<sup>1,3</sup></b>	<b>259</b>	<b>234</b>	<b>247</b>	<b>208</b>	<b>231</b>	<b>173</b>	<b>196</b>	<b>168</b>	<b>185</b>	<b>196</b>	<b>206</b>
Avion	202	178	184	160	178	135	141	126	134	144	146
Hélicoptères	33	28	27	26	28	17	29	20	32	33	35
Ultra-légers	17	22	25	18	19	17	20	15	17	11	19
Autres aéronefs <sup>2</sup>	7	6	11	4	6	4	6	7	2	8	6
<b>Accidents mortels<sup>1</sup></b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>22</b>
Avion	20	22	18	17	27	7	14	16	11	17	13
Hélicoptère	5	2	2	4	3	2	5	3	4	8	5
Ultra-léger	4	4	1	2	3	3	3	4	4	1	4
Autres aéronefs <sup>2</sup>	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents devant être signalés</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>33</b>
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents devant être signalés</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>28</b>
<b>Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger</b>	<b>9</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>8</b>
Accidents mortels	3	1	0	0	4	0	0	2	0	3	0
Personnes mortellement blessées	4	7	0	0	11	0	0	2	0	4	0
Personnes gravement blessées	0	0	0	4	1	0	0	3	2	2	2
<b>Événements aéronautiques avec rejet de marchandises dangereuses</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
<b>Incidents<sup>4</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	653	620	685	608	654	319	402	493	568	581	669
Incidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	58	117	181	161	181	66	72	172	208	156	204
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	106	117	106	115	113	43	30	70	77	94	82
<b>Incidents<sup>4</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Risque de collision / Perte d'espace	111	139	172	141	138	49	62	124	139	91	114
Déclaration d'une situation d'urgence	333	311	348	340	366	190	205	310	345	373	417
Panne moteur	110	110	98	91	103	50	83	65	83	74	63
Fumée/Incendie	87	85	100	99	91	25	44	53	56	61	53
Collision	8	18	24	26	31	8	7	18	19	16	22
Autres incidents	140	170	197	163	186	99	99	156	197	200	268

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Inclut les ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents<sup>1,2</sup></b>	<b>227</b>	<b>200</b>	<b>208</b>	<b>173</b>	<b>200</b>	<b>154</b>	<b>171</b>	<b>146</b>	<b>158</b>	<b>174</b>	<b>177</b>
Accidents d'avion	190	167	171	143	168	133	137	120	126	136	136
Opérations commerciales	51	42	71	46	66	45	44	39	49	51	51
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	9	1	9	8	7	4	4	4	6	11	4
Navette (RAC 704)	3	3	5	1	4	3	1	1	2	1	1
Taxi aérien (RAC 703)	12	16	18	18	21	10	11	8	12	18	11
Travail aérien (RAC 702)	10	7	12	6	11	8	9	10	6	8	5
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	16	16	27	12	23	20	19	16	23	13	30
Autres opérations commerciales	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	138	122	101	96	101	88	93	80	76	85	85
Exploitants privés (RAC 604)	0	5	0	3	1	2	0	0	2	0	0
De loisir	132	114	98	92	97	83	91	79	72	82	84
Autres opérations privées	6	4	3	2	3	3	2	1	2	3	1
Opérations d'État	1	0	0	2	1	0	0	0	2	0	0
Autres opérations / Inconnues	1	3	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Accidents d'hélicoptère	32	27	27	26	27	17	29	20	30	31	35
Opérations commerciales	23	18	22	17	16	10	20	14	26	26	25
Opérations privées	9	9	5	9	11	6	9	6	4	4	9
Opérations d'État	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres accidents d'aéronef <sup>3</sup>	7	6	10	4	6	4	6	6	2	8	6
<b>Accidents mortels<sup>1,2</sup></b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>23</b>	<b>18</b>
Accidents d'avion	18	21	18	17	23	7	14	14	11	16	13
Opérations commerciales	6	3	7	4	8	1	2	5	4	8	7
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Taxi aérien (RAC 703)	3	1	1	2	6	1	0	1	1	4	2
Travail aérien (RAC 702)	2	1	2	2	1	0	2	3	1	3	1
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	1	3	0	1	0	0	1	2	0	4
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	13	18	11	13	15	6	12	9	7	8	6
Exploitants privés (RAC 604)	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	13	16	10	13	15	6	12	9	7	7	6
Autres opérations privées	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0
Opérations d'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	5	2	2	4	3	2	5	3	4	6	5
Opérations commerciales	4	1	2	1	1	1	4	2	4	5	3
Opérations privées	1	1	0	3	2	1	1	1	0	1	2
Opérations d'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
Autres accidents d'aéronef <sup>3</sup>	0	1	1	0	1	0	0	1	0	1	0
<b>Personnes mortellement blessées dans des accidents<sup>2</sup></b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>28</b>
<b>Personnes gravement blessées dans des accidents<sup>2</sup></b>	<b>28</b>	<b>17</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>14</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>15</b>	<b>26</b>	<b>22</b>
<b>Incidents<sup>2,4</sup></b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>866</b>	<b>769</b>	<b>835</b>	<b>385</b>	<b>473</b>	<b>665</b>	<b>776</b>	<b>736</b>	<b>873</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	101	127	159	134	128	48	61	122	137	88	110
Déclaration d'une situation d'urgence	290	263	316	298	318	170	192	267	313	324	377
Panne moteur	102	102	88	79	96	44	78	62	81	69	57
Fumée/incendie	79	75	95	85	83	21	41	48	48	53	51
Collision	7	16	23	21	27	8	7	18	18	15	22
Autres incidents	132	154	185	152	183	94	94	148	179	187	256
<b>Accidents mettant en cause des ultra-légers</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>19</b>
Accidents mortels	3	4	1	2	3	3	3	4	4	1	4
Pertes de vie	3	4	1	2	5	3	3	5	4	1	5
Blessures graves	3	1	6	3	4	4	8	3	5	2	4

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Exclut les ultra-légers.

<sup>3</sup> Inclut les ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>4</sup> 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'aéronefs<sup>1</sup> au Canada, pour les aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Accidents	220	196	195	168	196	145	161	139	155	169	172
Accidents mortels	21	23	18	17	29	9	17	19	14	23	17
Pertes de vie	39	37	30	26	63	13	26	28	27	38	27
Mouvements d'aéronef <sup>2</sup> (en milliers)	6 016	6 023	6 136	6 295	6 135	4 069	4 566	5 211	5 499	5 650	5 827
Accidents pour 100 000 mouvements	3,7	3,3	3,2	2,7	3,2	3,6	3,5	2,7	2,8	3,0	3,0
Accidents mortels pour 100 000 mouvements	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	0,2	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3
Pertes de vie pour 100 000 mouvements	0,6	0,6	0,5	0,4	1,0	0,3	0,6	0,5	0,5	0,7	0,5

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> Excluant les ultra-légers, ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>2</sup> 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, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>33</b>
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	39	35	32	28	57	16	29	32	31	36	32
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6	1
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	4	7	0	0	11	0	0	2	0	4	0
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>33</b>
<b>Opérations commerciales</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>2</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>22</b>	<b>19</b>
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
Taxi aérien (RAC 703)	12	1	1	5	21	1	1	3	4	10	6
Travail aérien (RAC 702)	6	2	7	4	3	1	7	6	4	6	7
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	2	3	5	0	1	0	0	1	5	0	6
Autres opérations commerciales	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Opérations privées</b>	<b>28</b>	<b>39</b>	<b>19</b>	<b>29</b>	<b>45</b>	<b>14</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>14</b>
Exploitants privés (RAC 604)	0	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	28	27	17	29	43	14	23	24	20	21	14
Autres opérations privées	0	8	2	0	2	0	0	0	0	3	0
Opérations d'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
<b>Membres d'équipage mortellement blessés</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>20</b>	<b>34</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>23</b>	<b>23</b>
<b>Opérations commerciales</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>13</b>
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	2	0
Taxi aérien (RAC 703)	4	1	1	0	8	1	0	1	2	3	2
Travail aérien (RAC 702)	4	1	4	3	1	1	4	5	2	4	5
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	2	1	5	0	1	0	0	1	4	0	6
Autres opérations commerciales	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Opérations privées</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>15</b>	<b>17</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>14</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>10</b>
Exploitants privés (RAC 604)	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	20	18	14	17	22	9	14	17	11	11	10
Autres opérations privées	0	3	1	0	2	0	0	0	0	3	0
Opérations d'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
<b>Passagers mortellement blessés</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>18</b>	<b>36</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>9</b>
<b>Opérations commerciales</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>6</b>
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Taxi aérien (RAC 703)	8	0	0	5	13	0	0	2	2	6	4
Travail aérien (RAC 702)	2	1	3	1	2	0	3	1	0	2	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	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Opérations privées</b>	<b>8</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>3</b>
Exploitants privés (RAC 604)	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	8	9	3	12	21	5	8	7	9	10	3
Autres opérations privées	0	5	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations d'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
<b>Personnes au sol mortellement blessées</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>33</b>
Avion	35	37	27	30	60	11	18	25	24	31	20
Hélicoptère	8	3	5	6	5	2	10	3	5	13	8
Ultra-léger	4	4	1	2	5	3	3	5	4	1	5
Autres aéronefs	0	1	1	0	2	0	0	1	0	1	0

Données produites le 27 mars 2026

**Tableau 5. Personnes gravement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>28</b>
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	28	17	31	23	27	15	42	30	20	28	25
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	3	1	2	1	3	3	2	3	0	0	1
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	0	0	0	4	1	0	0	3	2	2	2
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>28</b>
Opérations commerciales	15	8	13	17	13	4	13	11	7	17	12
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	3	2	8	4	1	1	3	3	0	1	1
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0
Taxi aérien (RAC 703)	8	4	0	9	8	0	1	4	3	11	4
Travail aérien (RAC 702)	3	2	2	2	2	1	8	4	2	2	2
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	0	2	1	2	1	1	0	1	1	3
Autres opérations commerciales	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	16	10	20	11	18	13	31	25	13	13	15
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	14	9	19	8	18	13	31	24	13	12	15
Autres opérations privées	2	1	1	3	0	0	0	1	0	1	0
Opérations d'État	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Membres d'équipage gravement blessés</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>31</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>17</b>
Opérations commerciales	6	3	8	10	2	3	12	5	3	4	4
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	1	0	3	3	0	1	3	2	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Taxi aérien (RAC 703)	2	2	0	3	0	0	0	2	1	1	1
Travail aérien (RAC 702)	3	1	2	2	1	1	8	1	1	1	2
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	2	1	1	1	1	0	1	1	1
Autres opérations commerciales	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	11	5	14	9	14	9	19	16	10	8	12
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	9	5	14	7	14	9	19	16	10	7	12
Autres opérations privées	2	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
Opérations d'État	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Passagers gravement blessés</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>10</b>
Opérations commerciales	9	4	5	7	9	1	1	6	3	9	7
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	2	2	5	1	0	0	0	1	0	0	1
Navette (RAC 704)	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	6	2	0	6	7	0	1	2	2	8	3
Travail aérien (RAC 702)	0	0	0	0	1	0	0	3	0	1	0
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	5	4	6	2	4	3	12	7	3	5	3
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	5	4	5	1	4	3	12	7	3	5	3
Autres opérations privées	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Opérations d'État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
<b>Personnes au sol gravement blessées</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>1</b>
<b>Personnes gravement blessées</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>33</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>36</b>	<b>22</b>	<b>30</b>	<b>28</b>
Avion	23	10	23	23	26	10	25	25	14	21	18
Hélicoptère	5	6	3	2	1	3	8	6	3	5	6
Ultra-léger	3	1	6	3	4	4	8	3	5	2	4
Autres aéronefs	0	1	1	0	0	1	3	2	0	2	0

Données produites le 27 mars 2026

**Tableau 6. Accidents mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada selon le type d'opération aérienne<sup>1,2</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents d'avion</b>	<b>190</b>	<b>167</b>	<b>171</b>	<b>143</b>	<b>168</b>	<b>133</b>	<b>137</b>	<b>120</b>	<b>126</b>	<b>136</b>	<b>136</b>
Entraînement	16	20	31	14	28	23	19	22	31	16	33
Loisirs/Voyage	125	112	92	83	83	74	85	66	59	73	74
Affaires	1	3	1	7	5	4	3	2	3	2	3
Gestion des feux de forêt	2	1	0	1	2	1	4	2	2	2	0
Essai/Démonstration/Convoyage	2	2	4	1	3	2	3	1	4	2	0
Épandage aérien	5	6	6	5	6	8	1	6	2	5	1
Inspection	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0
Transport aérien	22	16	27	26	29	15	14	14	18	27	12
Ambulance aérienne	0	3	1	1	1	1	2	0	3	2	1
Excursion aérienne	1	0	1	1	2	0	1	0	0	1	1
Autres opérations / Inconnues	16	5	8	6	9	5	5	5	5	6	11
<b>Accidents d'avion mortels</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>13</b>
Entraînement	1	1	3	0	1	1	1	2	3	0	4
Loisirs/Voyage	12	15	9	12	12	5	10	7	6	7	7
Affaires	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Essai/Démonstration/Convoyage	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Épandage aérien	0	2	1	1	0	0	0	2	0	2	0
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Transport aérien	2	1	2	2	6	1	0	1	1	5	1
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Autres opérations / Inconnues	2	0	3	2	2	0	2	1	1	1	1
<b>Accidents d'hélicoptère</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>29</b>	<b>20</b>	<b>30</b>	<b>31</b>	<b>35</b>
Entraînement	5	1	7	1	2	0	1	2	3	5	3
Loisirs/Voyage	8	9	4	6	9	6	6	3	4	4	9
Affaires	1	0	0	2	1	0	1	1	0	0	0
Gestion des feux de forêt	2	0	2	2	1	1	3	1	3	3	3
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	1	0	0	2	1	0	0	0
Épandage aérien	2	1	3	1	3	2	1	4	1	1	3
Inspection	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	9	7	3	3	9	2	6	3	14	10	7
Ambulance aérienne	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	1
Excursion aérienne	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	4	8	6	8	2	6	9	5	5	6	9
<b>Accidents d'hélicoptère mortels</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
Entraînement	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Loisirs/Voyage	0	1	0	2	2	1	1	1	0	1	2
Affaires	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Épandage aérien	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	3	0	0	0	1	0	1	0	2	2	0
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	1	1	1	0	1	2	2	2	2	1

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>2</sup> 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, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents</b>	<b>251</b>	<b>230</b>	<b>240</b>	<b>202</b>	<b>228</b>	<b>171</b>	<b>192</b>	<b>167</b>	<b>181</b>	<b>194</b>	<b>204</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	6	5	4	4	3	2	4	4	1	4	4
Île-du-Prince-Édouard	0	0	2	0	0	0	0	1	0	1	0
Nouvelle-Écosse	6	2	3	2	1	1	2	0	3	3	3
Nouveau-Brunswick	2	5	7	1	8	2	2	0	2	3	1
Québec	51	34	44	31	50	33	45	33	32	38	49
Ontario	74	50	62	54	53	39	36	49	44	40	40
Manitoba	14	17	10	7	17	9	6	9	10	7	14
Saskatchewan	13	10	13	13	12	17	8	14	7	9	6
Alberta	23	38	35	32	29	25	29	18	22	35	32
Colombie-Britannique	42	53	39	36	39	34	46	29	43	40	43
Yukon	6	2	4	4	3	0	3	2	2	4	3
Territoires du Nord-Ouest	2	3	2	5	4	1	2	1	5	3	2
Nunavut	2	3	3	1	1	2	3	0	3	1	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	10	8	11	11	8	6	6	7	7	6	7
<b>Accidents mortels</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>23</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>19</b>	<b>27</b>	<b>22</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	0	2	1	1	1	0	1	1
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	0	1	0	0	0	0	1	0
Québec	7	7	4	2	9	4	6	5	4	2	5
Ontario	6	5	4	6	6	1	5	10	3	2	3
Manitoba	1	1	3	0	1	0	0	1	0	1	3
Saskatchewan	2	2	2	1	0	0	0	1	0	1	0
Alberta	3	4	3	5	5	3	4	3	4	6	4
Colombie-Britannique	4	8	3	4	5	3	2	3	7	8	3
Yukon	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1
Nunavut	0	0	0	0	0	0	2	0	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	4	1	2	4	1	0	2	0	1	2	1
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>46</b>	<b>33</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	0	8	1	2	1	0	1	2
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	0	1	0	0	0	0	1	0
Québec	16	15	6	4	14	5	7	6	5	4	9
Ontario	10	5	9	8	16	1	6	15	4	2	3
Manitoba	1	2	4	0	3	0	0	1	0	1	7
Saskatchewan	3	2	3	1	0	0	0	2	0	1	0
Alberta	4	4	5	6	8	6	7	4	10	8	5
Colombie-Britannique	7	12	4	6	12	3	3	5	12	14	4
Yukon	0	0	1	0	4	0	0	0	0	1	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	3	2	0	0	0	0	7	1
Nunavut	0	0	0	0	0	0	4	0	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	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6	1

Données produites le 27 mars 2026

**Tableau 8. Accidents et accidents mortels au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Accidents</b>	<b>227</b>	<b>200</b>	<b>208</b>	<b>173</b>	<b>200</b>	<b>154</b>	<b>171</b>	<b>146</b>	<b>158</b>	<b>174</b>	<b>177</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	6	4	3	2	2	2	3	1	1	4	3
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0
Nouvelle-Écosse	5	2	2	1	1	1	2	0	2	3	2
Nouveau-Brunswick	2	5	5	1	8	2	2	0	2	2	1
Québec	44	28	39	28	41	29	40	30	23	33	40
Ontario	66	43	51	44	46	32	28	40	41	37	36
Manitoba	13	17	10	7	12	9	6	8	9	6	13
Saskatchewan	12	10	12	13	12	16	8	14	7	8	6
Alberta	21	36	30	27	27	23	27	16	20	31	26
Colombie-Britannique	39	43	35	30	36	32	42	27	37	37	40
Yukon	6	1	4	2	2	0	2	1	2	2	1
Territoires du Nord-Ouest	2	3	2	5	4	1	2	1	5	3	2
Nunavut	1	2	3	1	1	2	3	0	2	1	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	10	6	11	11	8	5	6	7	7	6	7
<b>Accidents mortels</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>26</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>23</b>	<b>18</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	0	1	1	1	0	0	1	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	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Québec	6	5	4	2	5	3	5	3	1	2	4
Ontario	5	3	4	5	5	0	3	8	3	2	3
Manitoba	0	1	3	0	1	0	0	1	0	1	2
Saskatchewan	2	2	2	1	0	0	0	1	0	1	0
Alberta	3	4	3	4	5	2	4	2	4	6	2
Colombie-Britannique	2	7	2	4	5	3	2	3	6	5	3
Yukon	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2	1
Nunavut	0	0	0	0	0	0	2	0	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	4	1	2	4	1	0	2	0	1	2	1
<b>Personnes mortellement blessées</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>54</b>	<b>13</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>29</b>	<b>41</b>	<b>28</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	0	0	7	1	2	0	0	1	2
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	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Québec	15	7	6	4	8	4	6	4	2	4	7
Ontario	9	3	9	7	9	0	4	13	4	2	3
Manitoba	0	2	4	0	3	0	0	1	0	1	6
Saskatchewan	3	2	3	1	0	0	0	2	0	1	0
Alberta	4	4	5	5	8	5	7	2	10	8	3
Colombie-Britannique	4	11	3	6	12	3	3	5	11	10	4
Yukon	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	1
Territoires du Nord-Ouest	0	0	0	3	2	0	0	0	0	7	1
Nunavut	0	0	0	0	0	0	4	0	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	4	3	2	10	2	0	2	0	2	6	1

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, 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 aérienne<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Incidents<sup>1</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Risque de collision / Perte d'espace	111	139	172	141	138	49	62	124	139	91	114
Déclaration d'une situation d'urgence	333	311	348	340	366	190	205	310	345	373	417
Panne moteur	110	110	98	91	103	50	83	65	83	74	63
Fumée/incendie	87	85	100	99	91	25	44	53	56	61	53
Collision	8	18	24	26	31	8	7	18	19	16	22
Difficultés de maîtrise	29	35	34	41	25	25	24	40	38	24	43
Incapacité de l'équipage	46	66	78	57	87	34	16	47	86	94	159
Marchandises dangereuses	0	2	0	2	0	0	3	0	0	1	1
Dépressurisation	16	14	21	13	23	5	16	14	16	29	18
Manque de carburant	17	15	17	10	5	3	3	5	13	12	6
Sortie de l'aire d'atterrissage	17	19	22	11	9	10	10	17	11	19	13
Erreur de carburant	0	1	3	0	3	4	3	1	1	2	2
Largage de la charge	14	15	21	23	28	11	17	22	21	12	15
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	3	1	0	1	0	0	0	1	0	1
<b>Incidents<sup>1,2</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Opérations commerciales	741	785	888	815	869	393	461	673	793	779	895
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	437	490	614	547	572	220	246	415	546	526	622
Navette (RAC 704)	87	79	73	60	67	50	51	56	50	52	59
Taxi aérien (RAC 703)	114	104	102	90	104	59	83	95	84	85	102
Travail aérien (RAC 702)	48	43	55	55	59	35	56	56	64	54	65
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	75	94	80	91	86	32	27	55	63	77	64
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	6	12	11	7	13	7	8	7	7	10	10
Autres opérations commerciales	2	5	1	2	4	2	2	5	3	5	2
Opérations privées	52	45	56	51	56	27	38	51	51	36	45
Exploitants privés (RAC 604)	19	19	32	19	25	12	18	27	25	13	27
De loisir	15	14	11	9	10	6	15	14	15	10	4
Autres opérations privées	18	12	13	23	22	10	6	10	12	13	14
Opérations d'État	15	8	15	11	8	5	7	9	8	6	10
Autres opérations / Inconnues	15	22	13	12	12	2	3	5	3	1	2
<b>Incidents<sup>1,2</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Avion	749	795	892	819	842	400	458	686	798	783	897
Hélicoptère	47	38	52	43	77	21	41	41	45	31	42
Ultra-légers et autres aéronefs <sup>3</sup>	8	7	4	4	6	0	1	1	1	2	0
<b>Aéronefs en cause dans des incidents<sup>1,4</sup></b>	<b>887</b>	<b>957</b>	<b>1063</b>	<b>970</b>	<b>1016</b>	<b>452</b>	<b>533</b>	<b>774</b>	<b>899</b>	<b>879</b>	<b>1032</b>
Avions	832	912	1006	921	931	431	491	732	852	846	988
Hélicoptères	47	38	53	45	79	21	41	41	46	31	44
Ultra-légers et autres aéronefs <sup>3</sup>	8	7	4	4	6	0	1	1	1	2	0
<b>Incidents<sup>1</sup></b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>939</b>	<b>860</b>	<b>915</b>	<b>421</b>	<b>500</b>	<b>726</b>	<b>839</b>	<b>815</b>	<b>937</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	30	31	27	35	29	11	16	23	29	26	32
Île-du-Prince-Édouard	1	4	1	2	1	1	1	3	0	0	0
Nouvelle-Écosse	19	17	22	28	28	13	6	11	24	19	13
Nouveau-Brunswick	9	9	4	7	11	3	6	6	7	11	8
Québec	116	109	139	141	147	75	76	108	120	125	131
Ontario	152	166	230	144	166	89	115	134	139	155	182
Manitoba	54	47	49	43	44	26	42	34	29	47	49
Saskatchewan	21	25	19	16	24	15	19	20	26	24	22
Alberta	117	110	107	104	106	43	40	62	91	87	95
Colombie-Britannique	154	137	101	123	129	56	75	88	105	100	131
Yukon	6	5	5	2	8	1	6	2	8	2	4
Territoires du Nord-Ouest	17	9	20	22	9	11	12	16	20	20	19
Nunavut	15	15	15	19	15	4	11	21	15	19	12
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	20	32	19	14	17	7	3	25	18	24	35
À l'étranger	58	117	181	161	181	66	72	172	208	156	204

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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*.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Inclut les ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotes (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>4</sup> 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 signalés<sup>1</sup> au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
<b>Incidents<sup>1</sup></b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>866</b>	<b>769</b>	<b>835</b>	<b>385</b>	<b>473</b>	<b>665</b>	<b>776</b>	<b>736</b>	<b>873</b>
Risque de collision / Perte d'espace	101	127	159	134	128	48	61	122	137	88	110
Déclaration d'une situation d'urgence	290	263	316	298	318	170	192	267	313	324	377
Panne moteur	102	102	88	79	96	44	78	62	81	69	57
Fumée/Incendie	79	75	95	85	83	21	41	48	48	53	51
Collision	7	16	23	21	27	8	7	18	18	15	22
Difficultés de maîtrise	28	30	33	40	25	24	24	38	34	21	42
Incapacité de l'équipage	44	65	74	55	86	30	15	46	81	90	155
Marchandises dangereuses	0	2	0	2	0	0	2	0	0	1	1
Dépressurisation	14	13	19	11	23	5	15	11	15	27	13
Manque de carburant	15	11	16	5	4	3	3	5	8	10	5
Sortie de l'aire d'atterrissage	17	14	18	10	8	10	10	16	10	18	13
Erreur de carburant	0	1	3	0	3	4	3	1	1	2	2
Largage de la charge	13	15	21	23	28	11	17	22	21	12	15
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	3	1	0	1	0	0	0	1	0	1
<b>Incidents par type d'exploitant<sup>1,2</sup></b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>866</b>	<b>769</b>	<b>835</b>	<b>385</b>	<b>473</b>	<b>665</b>	<b>776</b>	<b>736</b>	<b>873</b>
Opérations commerciales	674	705	825	741	799	363	437	622	735	710	838
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	436	489	613	546	571	218	246	414	545	521	617
Navette (RAC 704)	87	79	73	60	67	50	51	56	50	52	59
Taxi aérien (RAC 703)	114	104	102	90	104	58	83	95	84	85	102
Travail aérien (RAC 702)	47	43	55	55	59	35	56	56	64	54	65
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	6	12	11	7	13	7	8	7	7	10	10
Autres opérations commerciales	1	2	0	1	3	1	2	5	3	4	2
Opérations privées	40	37	48	33	45	22	35	45	47	27	38
Exploitants privés (RAC 604)	16	19	32	19	24	12	18	27	25	13	27
De loisir	14	12	11	8	10	6	14	14	15	9	4
Autres opérations privées	10	6	5	6	12	5	4	4	8	5	7
Opérations d'État	15	6	13	10	8	5	7	8	8	5	10
Autres opérations / Inconnues	14	14	10	12	10	1	3	1	2	1	2
<b>Incidents<sup>1,2</sup></b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>866</b>	<b>769</b>	<b>835</b>	<b>385</b>	<b>473</b>	<b>665</b>	<b>776</b>	<b>736</b>	<b>873</b>
Avion	672	699	819	728	762	364	432	625	736	705	834
Hélicoptère	46	38	52	43	77	21	41	41	44	31	41
Ultra-légers et autres aéronefs <sup>3</sup>	8	6	4	4	6	0	0	1	1	1	0
<b>Aéronefs en cause dans des incidents<sup>1,4</sup></b>	<b>800</b>	<b>843</b>	<b>981</b>	<b>874</b>	<b>927</b>	<b>415</b>	<b>505</b>	<b>711</b>	<b>834</b>	<b>797</b>	<b>964</b>
Avions	746	799	924	825	842	394	464	669	788	765	921
Hélicoptères	46	38	53	45	79	21	41	41	45	31	43
Ultra-légers et autres aéronefs <sup>3</sup>	8	6	4	4	6	0	0	1	1	1	0
<b>Incidents par province/territoire<sup>1</sup></b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>866</b>	<b>769</b>	<b>835</b>	<b>385</b>	<b>473</b>	<b>665</b>	<b>776</b>	<b>736</b>	<b>873</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	20	22	22	22	15	8	14	21	22	12	15
Île-du-Prince-Édouard	1	4	1	2	1	1	1	3	0	0	0
Nouvelle-Écosse	17	12	17	20	26	11	5	8	17	11	8
Nouveau-Brunswick	9	9	3	6	8	2	6	6	7	7	7
Québec	103	99	127	122	125	68	73	103	104	115	120
Ontario	141	148	202	129	146	85	109	118	124	137	170
Manitoba	51	44	47	38	44	25	40	32	29	45	48
Saskatchewan	19	25	18	14	24	13	19	19	24	23	22
Alberta	110	103	102	97	100	38	35	55	88	81	90
Colombie-Britannique	137	118	100	114	124	52	71	83	99	95	125
Yukon	6	5	3	2	8	1	5	1	7	2	4
Territoires du Nord-Ouest	17	8	20	21	8	10	12	16	19	19	18
Nunavut	14	15	14	16	14	3	10	19	15	17	11
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	8	8	9	5	11	2	1	9	13	16	31
À l'étranger	58	117	181	161	181	66	72	172	208	156	204

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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*.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> Inclut les ballons, autogires, planeurs, dirigeables, ailes libres, systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et autres types d'aéronefs similaires.

<sup>4</sup> 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 11. Accidents d'avion selon la catégorie choisie et la phase de vol<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
<b>À l'arrêt / Circulation au sol</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>136</b>
Collision avec un objet	3	5	9	6	5	1	5	6	6	2	6	54
Collision avec un aéronef en mouvement	5	4	3	3	2	1	3	0	2	1	0	24
Piqué/Capotage	3	2	2	0	1	0	0	6	1	1	1	17
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	2	1	3	1	2	0	0	0	1	0	0	10
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	12	13	14	10	10	3	4	7	7	7	8	95
<b>Décollage</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>35</b>	<b>48</b>	<b>30</b>	<b>40</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>407</b>
Collision avec le relief	18	13	15	7	14	4	12	4	6	8	7	108
Perte de maîtrise	9	11	7	5	11	3	11	1	2	3	7	70
Collision avec un objet	18	12	8	11	17	12	10	7	4	8	6	113
Décollage/Atterrissage	11	14	16	11	11	8	13	7	1	7	11	110
Perte de puissance	12	10	11	5	12	6	2	4	6	3	4	75
Autres	50	30	35	31	38	28	36	22	19	27	28	344
<b>En route</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>34</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>269</b>
Perte de puissance	8	12	15	11	12	8	5	8	10	7	11	107
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	5	4	5	6	8	4	6	3	4	7	6	58
Collision avec le relief	4	5	5	5	6	3	3	5	4	4	3	47
Composant/Système	3	0	3	1	2	3	1	1	1	1	1	17
Autres	26	8	24	22	21	19	15	14	19	21	19	208
<b>Manceuvre</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>16</b>	<b>14</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>121</b>
Collision avec le relief	7	6	7	4	5	6	1	8	4	8	6	62
Perte de maîtrise	2	4	5	4	1	3	1	3	4	4	1	32
Collision avec un objet	2	3	1	2	5	3	0	4	2	0	0	22
Perte de puissance	1	2	1	1	1	2	1	3	1	0	2	15
Autres	4	6	2	8	12	7	3	9	7	5	5	68
<b>Approche</b>	<b>25</b>	<b>17</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>261</b>
Collision avec le relief	10	4	7	5	8	1	3	13	10	4	7	72
Perte de puissance	2	3	6	6	5	6	3	6	5	5	4	51
Collision avec un objet	7	6	7	3	2	5	0	7	4	4	6	51
Composant/Système	2	0	2	3	3	2	1	0	0	2	2	17
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	1	1	4	5	7	4	2	2	2	6	4	38
Perte de maîtrise	4	1	0	1	5	0	2	6	3	2	5	29
Autres	18	12	13	18	21	18	16	14	21	18	17	186
<b>Atterrissage</b>	<b>118</b>	<b>113</b>	<b>95</b>	<b>93</b>	<b>93</b>	<b>80</b>	<b>84</b>	<b>58</b>	<b>80</b>	<b>86</b>	<b>84</b>	<b>984</b>
Hors piste / Sortie de piste	30	30	21	18	23	20	18	16	23	28	19	246
Collision avec un objet	29	24	23	30	25	18	19	14	13	16	15	226
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	27	27	23	19	17	18	18	7	10	18	18	202
Piqué/Capotage	27	33	29	23	21	19	25	14	17	15	14	237
Perte de maîtrise	2	3	6	3	4	0	3	4	2	1	3	31
Atterrissage brutal	10	17	19	16	17	7	11	4	11	19	12	143
Collision avec le relief	20	12	7	11	10	8	4	6	10	5	5	98
Train d'atterrissage non sorti	10	9	4	5	7	1	3	2	0	3	8	52
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	12	18	18	7	7	9	7	8	10	5	6	107
Autres	77	77	50	59	53	53	51	31	58	60	46	615
<b>Après l'impact</b>	<b>37</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>44</b>	<b>31</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>269</b>
Incendie/Explosion/Fumée	13	9	5	7	5	4	0	2	5	6	2	58
Autres	24	49	37	38	26	5	6	7	5	9	10	216

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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 vol<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
<b>À l'arrêt / Circulation au sol</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>25</b>
Collision avec le relief	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	5
Perte de maîtrise	1	0	0	0	2	0	1	0	1	1	2	8
Collision avec un objet	1	0	1	1	1	0	0	0	3	1	0	8
Autres	0	0	0	4	2	0	2	1	3	4	2	18
<b>Décollage</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>8</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>51</b>
Perte de maîtrise	1	4	4	1	3	0	4	1	1	1	1	21
Collision avec le relief	2	1	1	2	2	0	1	1	3	1	1	15
Collision avec un objet	1	0	1	2	3	0	2	1	2	0	1	13
Perte de puissance	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	5
Autres	1	3	2	2	4	1	6	2	3	2	1	27
<b>En route</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>52</b>
Collision avec le relief	1	1	1	2	2	1	2	0	1	2	1	14
Perte de puissance	1	3	0	1	1	1	2	0	0	1	1	11
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	3
Composant/Système	1	0	0	0	1	0	2	0	1	0	0	5
Autres	3	4	3	5	1	5	6	2	5	5	4	43
<b>Manœuvre</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>91</b>
Collision avec le relief	3	5	3	2	2	2	3	4	4	6	4	38
Perte de maîtrise	2	3	4	0	2	2	4	2	0	3	2	24
Collision avec un objet	1	3	3	1	4	2	2	1	2	4	2	25
Événement lié à l'exploitation	2	5	3	1	6	1	1	0	3	6	2	30
Perte de puissance	2	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	6
Autres	5	5	5	2	7	5	4	6	5	7	8	59
<b>Approche</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>28</b>
Collision avec le relief	0	1	0	0	0	0	2	0	1	0	1	5
Perte de puissance	1	3	0	0	0	0	1	0	1	0	0	6
Perte de maîtrise	1	2	1	1	0	0	0	0	2	2	1	10
Collision avec un objet	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres	2	4	1	1	2	1	2	2	3	2	2	22
<b>Atterrissage</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>21</b>	<b>151</b>
Atterrissage brutal	1	0	1	2	0	0	0	2	1	0	2	9
Collision avec le relief	6	0	0	2	1	1	0	3	4	2	2	21
Perte de maîtrise	6	2	1	2	3	6	2	4	5	1	9	41
Collision avec un objet	1	4	3	6	2	5	2	0	2	4	3	32
Autres	10	4	5	5	7	5	3	4	6	5	8	62
<b>Après l'impact</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>45</b>
Incendie/Explosion/Fumée	1	0	0	0	3	2	2	0	0	1	2	11
Autres	4	11	1	6	4	0	4	3	2	1	2	38

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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 vol<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
<b>À l'arrêt / Circulation au sol</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
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	1	2	1	0	1	1	0	0	0	0	1	7
<b>Décollage</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>52</b>
Collision avec le relief	4	4	5	2	5	0	6	1	4	1	1	33
Perte de maîtrise	4	4	2	2	2	0	3	0	0	1	0	18
Collision avec un objet	1	0	1	1	1	0	0	1	0	2	0	7
Décollage/Atterrissage	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	1	4
Perte de puissance	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	6
Autres	7	1	4	4	3	1	5	2	0	3	2	32
<b>En route</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>55</b>
Perte de puissance	0	2	0	1	2	0	0	0	1	0	1	7
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3
Collision avec le relief	4	4	3	5	6	1	3	2	3	3	3	37
Composant/Système	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	6	2	4	5	7	1	3	3	3	2	3	39
<b>Manœuvre</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>40</b>
Collision avec le relief	4	4	4	3	4	3	0	4	1	4	2	33
Perte de maîtrise	0	2	2	4	1	1	0	2	1	1	0	14
Collision avec un objet	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	5
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	1	1	3	2	1	0	3	1	2	2	16
<b>Approche</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>38</b>
Collision avec le relief	3	3	3	2	2	0	1	4	2	2	4	26
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
Collision avec un objet	1	1	1	0	0	0	0	3	0	1	1	8
Composant/Système	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	3
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Perte de maîtrise	0	1	0	0	1	0	0	3	1	1	1	8
Autres	2	2	2	2	3	0	0	1	1	3	3	19
<b>Atterrissage</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>25</b>
Hors piste / Sortie de piste	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	1	1	0	1	2	0	2	0	0	0	2	9
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué/Capotage	0	0	0	1	2	0	0	0	0	2	0	5
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	2	0	2
Collision avec le relief	2	4	0	0	1	0	0	0	1	0	0	8
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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	1	3	0	1	2	0	2	0	2	2	2	15
<b>Après l'impact</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>53</b>
Incendie/Explosion/Fumée	10	7	4	6	3	1	0	2	4	5	1	43
Autres	0	2	1	2	1	0	0	1	0	1	3	11

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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 vol<sup>1</sup>, 2015 à 2025**

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Total
<b>À l'arrêt / Circulation au sol</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	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	1	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2
<b>Décollage</b>	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	6
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	4
Collision avec un objet	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Autres	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0	3
<b>En route</b>	2	1	1	4	3	0	2	1	0	1	1	16
Collision avec le relief	1	1	0	2	2	0	1	0	0	1	1	9
Perte de puissance	0	0	0	0	1	0	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	1	0	0	0	0	0	0	1
Autres	1	1	1	3	0	0	2	1	0	1	1	11
<b>Manœuvre</b>	1	1	1	1	1	2	3	2	2	4	2	20
Collision avec le relief	1	0	1	1	0	1	2	1	1	4	0	12
Perte de maîtrise	0	0	1	0	0	1	1	0	0	1	0	4
Collision avec un objet	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	4
Événement lié à l'exploitation	0	0	1	0	1	1	0	0	1	4	0	8
Perte de puissance	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	0	1	1	0	1	1	1	2	1	1	1	10
<b>Approche</b>	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	3
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	1	0	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	1	0	1	1	0	0	0	3
<b>Atterrissage</b>	2	0	1	0	1	0	0	1	0	0	1	6
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Collision avec le relief	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Perte de maîtrise	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	1	4
Autres	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
<b>Après l'impact</b>	1	0	0	0	0	1	1	1	0	1	1	6
Incendie/Explosion/Fumée	1	0	0	0	0	1	1	0	0	1	1	5
Autres	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1

Données produites le 27 mars 2026

<sup>1</sup> 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 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

- 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 ».