



Transportation  
Safety Board  
of Canada

Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada



## SOMMAIRE STATISTIQUE ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES EN 2017

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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2018

Sommaire statistique des événements aéronautiques 2017

N° de cat. TU1-3F-PDF  
ISSN 1701-6606

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

Accidents.....	2
Aperçu du nombre d'accidents et de décès .....	2
Figure 1. Nombre d'accidents et taux d'accident, 2007-2017 .....	2
Figure 2. Répartition des accidents liés à des aéronefs immatriculés au Canada en 2017, par type d'aéronef .....	4
Figure 3. Nombre de décès et d'accidents mortels, 2007-2017 .....	5
Répartition des accidents par catégorie.....	5
Figure 4. Répartition des accidents liés à des aéronefs immatriculés au Canada en 2017, par province/territoire .....	6
Accidents par phase de vol et par événement.....	6
Figure 5. Nombre d'accidents d'avion selon la phase de vol, 2007-2017 .....	7
Figure 6. Nombre d'accidents d'hélicoptère selon la phase de vol, 2007-2017 .....	7
Incidents.....	9
Aperçu des incidents .....	9
Figure 7. Répartition des incidents à déclaration obligatoire en 2017, par type.....	9
Tableaux de données .....	10
Définitions .....	24



# Sommaire statistique

## Événements aéronautiques en 2017

Le présent document est une compilation sommaire de certaines données de 2017 sur la sûreté de l'aviation.

Le BST recueille et utilise ces données dans le cadre de ses enquêtes pour analyser les lacunes en matière de sécurité et déterminer les risques qui existent dans le système de transport canadien.

Il est à noter que certaines caractéristiques des données limitent l'analyse statistique et l'observation 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 consultation du présent sommaire afin d'éviter de tirer des conclusions que l'analyse statistique ne pourra appuyer.

Les données de 2017 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapport énoncées dans le Règlement sur le BST qui était en vigueur au cours de l'année civile 2017.

Les statistiques présentées ici sont telles qu'elles étaient dans notre base de données le 11 février 2018. Ces statistiques étant contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour, elles pourraient évoluer quelque peu avec le temps.

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

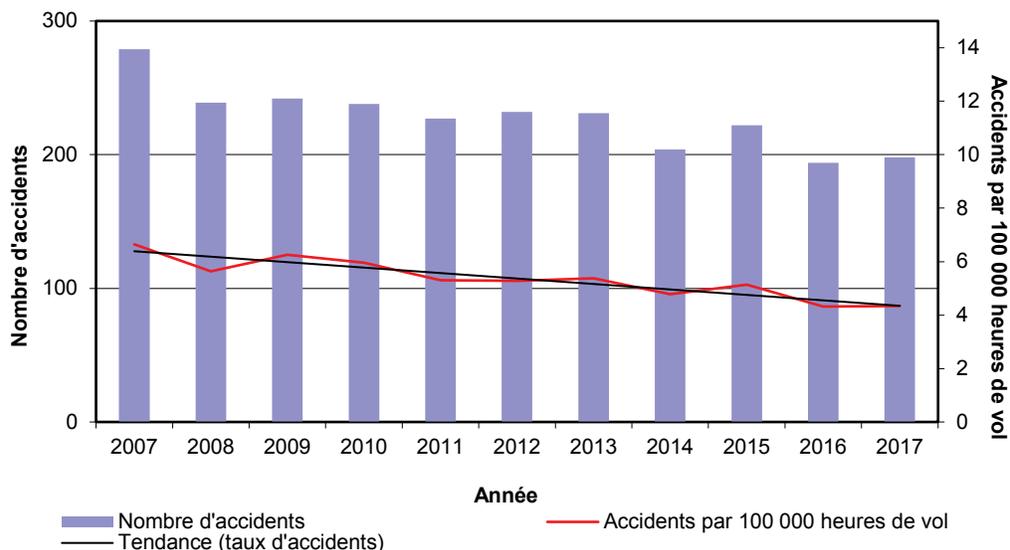
# Accidents

## Aperçu du nombre d'accidents et de décès

En 2017, 240 accidents d'aviation ont été signalés au BST; il s'agit d'une hausse par rapport aux 230 incidents déclarés en 2016, et une diminution de 13 % par rapport à la moyenne décennale de 276 (2007 à 2016). De ce total, 208 accidents mettaient en cause des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultralégers<sup>1</sup>); il s'agit d'une légère hausse par rapport au total de 200 en 2016 et d'une diminution de 13 % par rapport à la moyenne décennale de 238.

En 2017, l'activité aéronautique s'est élevée à environ 4 565 000 heures de vol<sup>2</sup>, et le taux d'accident pour les aéronefs immatriculés au Canada a de 4,3 accidents par 100 000 heures de vol est identique au taux de 2016. L'analyse statistique au moyen de la régression linéaire indique une tendance à la baisse significative ( $p < 0,001^3$ ) du taux d'accident au cours des 11 dernières années, soit de 2007 à 2017 (figure 1). Pareillement, le taux de 3,2 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2017 a diminué par rapport au taux de 3,3 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2016. Ce taux affiche également une tendance à la baisse statistiquement significative ( $p < 0,01$ ) sur la même période de 11 ans (données non présentées).

Figure 1. Nombre d'accidents et taux d'accident, 2007 à 2017



<sup>1</sup> Les accidents d'avions ultralégers seront présentés séparément dans toute discussion subséquente d'événements mettant en cause des avions immatriculés au Canada.

<sup>2</sup> Source : Transports Canada

<sup>3</sup> Il est généralement convenu qu'un résultat, pour qu'il soit considéré comme étant statistiquement significatif, doit avoir une probabilité inférieure à 1 chance sur 20 (c'est-à-dire  $p < 0,05$ ).

Les 208 accidents d'aéronefs immatriculés au Canada (figure 2) comprennent 171 accidents mettant en cause des avions<sup>4</sup> et 27, des hélicoptères. Les 10 autres accidents ont mis en cause 5 planeurs, 1 autogire, 1 montgolfière et 3 systèmes aériens sans pilote (UAS), dont 2 à voilure fixe et 1 à voilure tournante.

En 2017, il y a eu 71 accidents mettant en cause 75 avions commerciaux immatriculés au Canada (10 avions de ligne, 5 aéronefs de transport régional, 19 taxis aériens, 13 aéronefs de travaux aériens et 28 aéronefs d'entraînement en vol). Il s'agit d'une augmentation par rapport aux 42 accidents d'avions commerciaux enregistrés l'année précédente et à la moyenne décennale de 67,3. L'augmentation du nombre d'accidents d'avions commerciaux se manifeste dans presque chaque catégorie d'exploitation, et tout particulièrement du côté des avions de ligne, avec 9 accidents (mettant en cause 10 avions). Il s'agit là d'une hausse par rapport à 1 accident d'avion commercial en 2016 et à la moyenne décennale de 4,9. Deux des 9 accidents d'avions de ligne en 2017 ont fait l'objet d'une enquête officielle par le BST. Parmi ces 9 accidents, 3 étaient des collisions au sol à basse vitesse, 2 ont causé des blessures au personnel de cabine, 1 était lié à un foudroiement et 1, à des dommages causés par une panne moteur. Vingt-sept autres accidents ont mis en cause des aéronefs commerciaux d'entraînement en vol (« Autres types d'aéronefs » au tableau 2), ce qui représente une hausse par rapport aux 16 accidents en 2016; ce nombre est supérieur à la moyenne décennale de 19,2 dans cette catégorie.

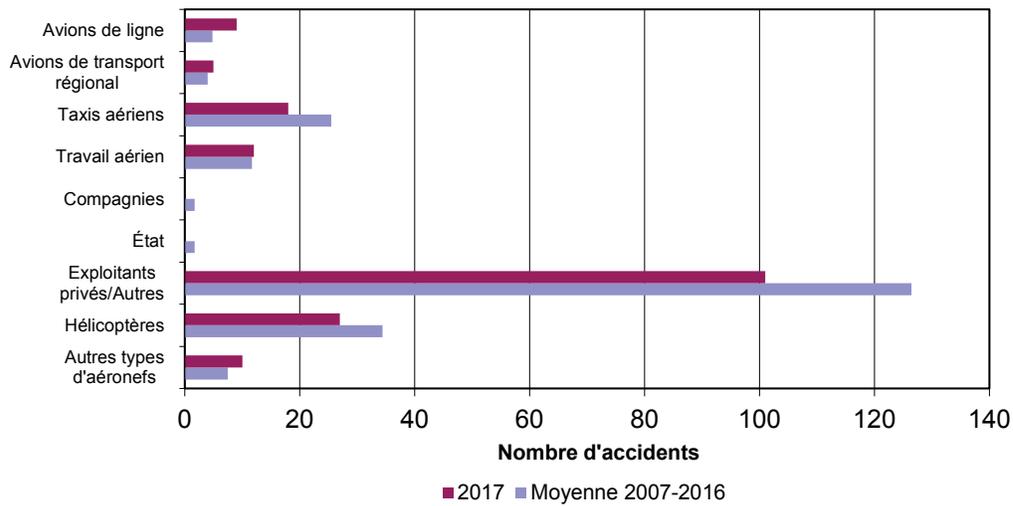
En 2017, des avions commerciaux immatriculés au Canada ont été en cause dans 7 accidents mortels qui ont fait 14 morts au total. Parmi ces 7 accidents, 1 accident mortel était lié à un avion de ligne, 1 à des opérations de taxi aérien, 2 à des opérations de travail aérien et 3 à des opérations d'entraînement en vol.

Le nombre d'accidents mettant en cause des avions privés ou d'autres types immatriculés au Canada a diminué à 101 en 2017; il s'agit d'une baisse de 20 % par rapport à la moyenne décennale de 126. En 2017, on a dénombré 10 accidents mortels parmi les accidents de cette catégorie; ce nombre est en baisse par rapport à 18 en 2016 et est inférieur à la moyenne décennale de 14.

---

<sup>4</sup> Dans certains cas, plus d'un aéronef est en cause dans un événement. Il est donc possible que le nombre d'événements et le nombre d'aéronefs ne concordent pas. Tous les tableaux excluent les aéronefs ultralégers, à l'exception du tableau 1. Tous les tableaux, ainsi que la figure 1, excluent les montgolfières, les planeurs, les autogires et les systèmes aériens sans pilote, à l'exception des tableaux 1 et 4.

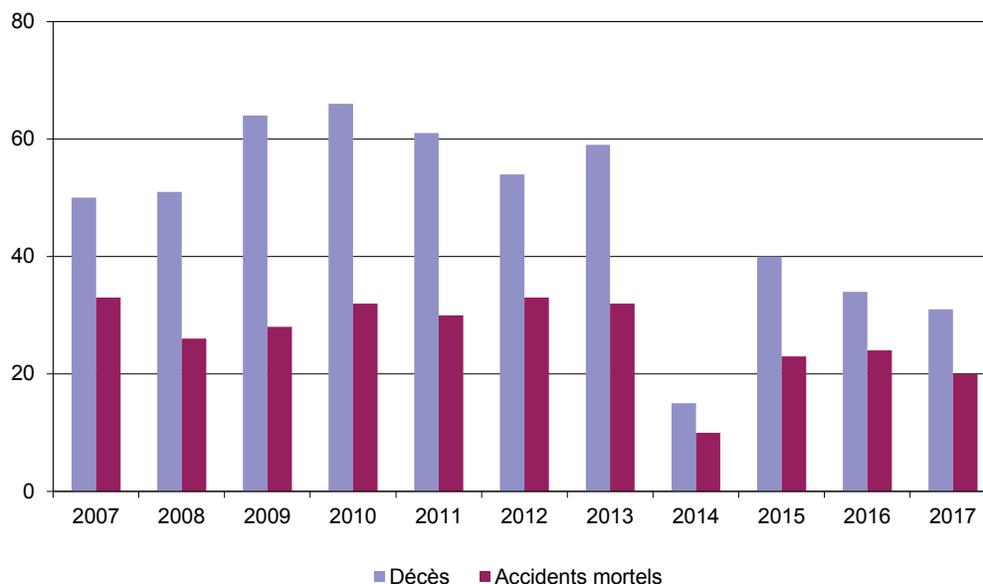
Figure 2. Répartition des accidents liés à des aéronefs immatriculés au Canada en 2017, par type d'aéronef



En 2017, des aéronefs immatriculés au Canada (autres que des aéronefs ultralégers) ont été en cause dans 20 accidents mortels (figure 3); ce nombre est légèrement en baisse par rapport au total de 24 en 2016 et est inférieur à la moyenne décennale de 27.

Le nombre de décès en 2017 (31) était inférieur aux 34 dénombrés en 2016 et très inférieur à la moyenne décennale de 49. Toutefois, le nombre de blessures graves (27) est supérieur au total de 17 enregistré en 2016, mais demeure inférieur à la moyenne décennale de 34 (données non fournies).

Figure 3. Nombre de décès et d'accidents mortels, 2007 à 2017



Des 31 décès en 2017, 27 se trouvent parmi des membres d'équipage et 4 parmi des passagers. Un décès supplémentaire fut celui d'un pilote d'aéronef ultraléger.

En 2017, on a dénombré 27 accidents qui ont mis en cause des hélicoptères immatriculés au Canada. Ce nombre était légèrement inférieur à la moyenne de 34 accidents de ce type par année au cours de la décennie précédente. De ces 27 accidents, 2 ont été mortels, faisant 5 morts. Le nombre total d'accidents mortels (2) se compare avantageusement aux moyennes d'années précédentes d'environ 5, et à la moyenne décennale de 11 (données non fournies).

En 2017, on a relevé au pays 25 accidents d'aéronefs ultralégers immatriculés au Canada. Il s'agit d'une légère hausse par rapport aux 22 accidents d'aéronefs ultralégers dénombrés en 2016, et d'un rapprochement à la moyenne annuelle de 27 au cours des 10 années précédentes. Un de ces accidents a été mortel (1 décès).

En 2017, 7 accidents survenus au Canada ont mis en cause 8 aéronefs immatriculés à l'étranger; aucun de ces accidents n'a été mortel.

## Répartition des accidents par catégorie

### Types d'exploitation (tableau 6)

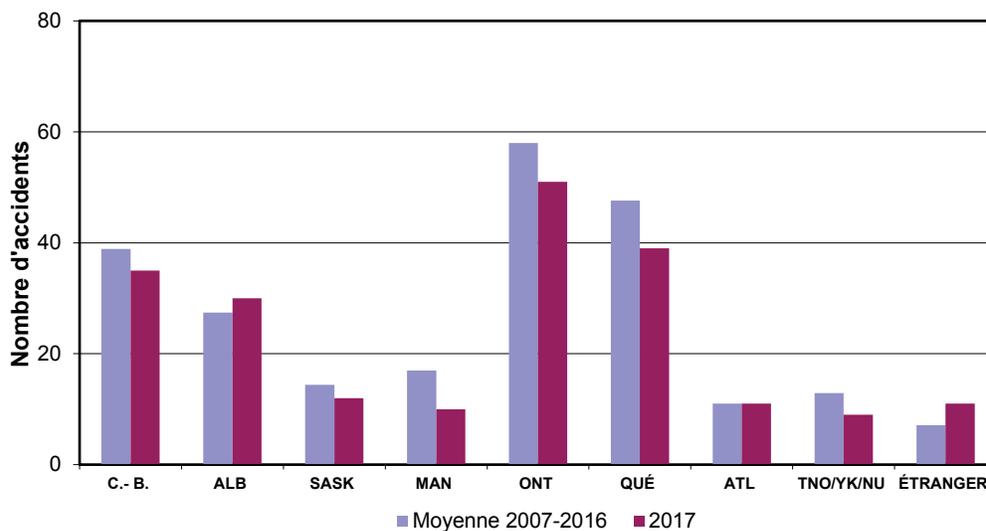
En 2017, il y a eu 171 accidents mettant en cause des avions immatriculés au Canada. Ces accidents se sont produits principalement durant des vols : récréatifs ou de voyage (53 %), d'entraînement (18 %) et de transport aérien commercial (16 %). Près du quart (22 %) des accidents d'hélicoptères se sont produits durant des vols d'entraînement. Les catégories affichant le plus d'accidents d'hélicoptères au cours des dernières années (transport aérien, vols récréatifs/voyage) ont présenté moins d'accidents en 2017. Par

exemple, on a dénombré 3 accidents d'hélicoptère dans la catégorie de transport aérien en 2017, alors que la moyenne décennale était de 13.

### Province/territoire (Tableau 8)

De tous les accidents d'aéronefs immatriculés au Canada en 2017, 43 % sont survenus au Québec et en Ontario. Cette proportion est typique comparativement aux années précédentes. La Colombie-Britannique (17 %) et l'Alberta (14 %) affichent elles aussi une part considérable des accidents en 2017. Conformément à la tendance généralement à la baisse du nombre d'accidents, le nombre d'accidents dans la plupart des régions au Canada était inférieur à la moyenne des 10 années précédentes (figure 4). De plus, le nombre d'accidents à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada était également inférieur à la moyenne décennale.

Figure 4. Répartition des accidents liés à des aéronefs immatriculés au Canada en 2017, par province/territoire



### Accidents par phase de vol et par événement

Il est possible d'analyser les accidents plus en détail en fonction de la nature et de la répartition des catégories d'événements en cause. Les tableaux 11 à 14 présentent les nombres d'accidents qui sont liés à diverses catégories d'événements selon chaque phase du vol.

Bien qu'il puisse s'être produit plus d'un événement dans une phase de vol d'un même accident, cet accident a été compté seulement une fois au total. Par conséquent, le nombre total d'accidents pour chaque événement lié à une phase de vol ne correspondra pas au nombre total d'accidents de cette phase. Par exemple, dans la phase du décollage, si l'accident comprend 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. De plus, environ 38 % des accidents d'avion et 29 % des accidents d'hélicoptère comprennent des événements dans plus d'une

phase de vol (si l'on exclut la phase suivant l'impact), de sorte que les figures 5 et 6 présentent un plus grand nombre d'accidents que le nombre total d'accidents.

Au cours des 11 dernières années (2007 à 2017), la répartition des accidents d'avion (figure 5) indique que les nombres les plus élevés d'événements sont survenus durant les phases d'atterrissage (56 % des accidents d'avion comprennent un événement durant la phase d'atterrissage) et de décollage (23 %), suivies des phases de croisière (15 %) et d'approche (13 %). Les nombres les plus élevés d'accidents d'hélicoptère (figure 6) sont survenus durant les phases d'atterrissage (41 %), de manœuvres<sup>5</sup> (24 %), de croisière (22 %), de décollage (17 %) et d'approche (12 %).

Figure 5. Nombre d'accidents d'avion selon la phase de vol, 2007 à 2017

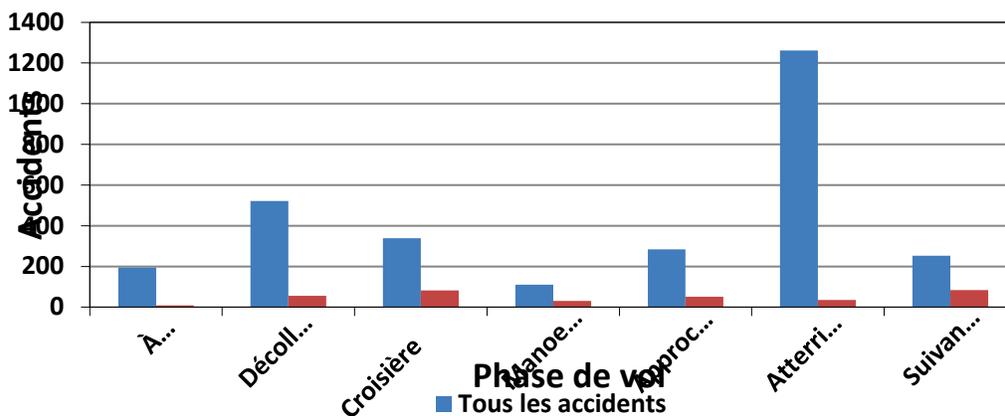
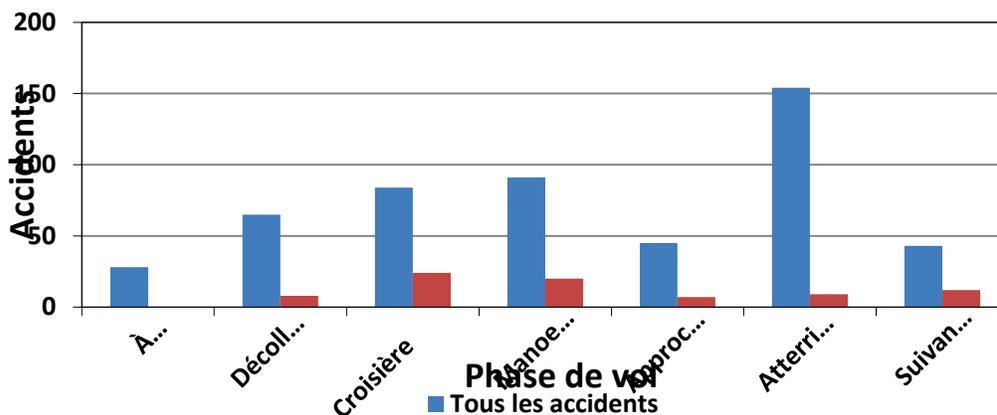


Figure 6. Nombre d'accidents d'hélicoptère selon la phase de vol, 2007 à 2017



De 2007 à 2017 (tableau 11), parmi les 1261 accidents d'avion qui se sont produits à la phase d'atterrissage, 21 % étaient liés à une collision avec un objet, 21 % à une sortie de piste ou à une piste ratée, 21 % à l'affaissement ou à l'escamotage du train d'atterrissage et 20 % à un piqué ou à un capotage. Des 522 accidents d'avion comportant un événement à la phase de décollage, 28 %

<sup>5</sup> La phase des manœuvres (c'est-à-dire les vols à basse altitude ou les acrobaties aériennes) ne fait pas partie de tous les vols.

comprenaient une collision avec le relief, 27 %, une collision avec un objet, 25 % étaient liés une perte de maîtrise et 25 %, à une perte de puissance.

L'événement le plus souvent lié aux accidents d'avion mortels de 2007 à 2017 a été la collision avec le relief (tableau 13). Les collisions avec le relief ont été en cause dans 60 % des 55 accidents d'avion mortels comprenant des événements au décollage, dans 68 % des 82 accidents d'avion mortels comprenant des événements en phase de croisière, dans 80 % des 30 accidents d'avion mortels avec des événements en phase de manœuvres, dans 70 % des 50 accidents d'avion mortels comprenant des événements en phase d'approche et dans 54 % des 35 accidents d'avion mortels avec des événements lors de l'atterrissage.

De 2007 à 2017 (tableau 12), parmi les 154 accidents d'hélicoptère avec des événements durant la phase d'atterrissage, 25 % étaient liés à une collision avec un objet, 20 % à un atterrissage brutal, 19 % à une collision avec le relief et 18 % à une perte de maîtrise. Des 91 accidents d'hélicoptère avec événements en phase de manœuvres, 48 % étaient liés à une collision avec le relief, 35 % à une perte de maîtrise et 25 % à un événement lié aux opérations.

L'événement le plus souvent lié aux accidents d'hélicoptère mortels de 2007 à 2017 a également été la collision avec le relief (tableau 14). Les collisions avec le relief ont été en cause dans 6 des 8 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de décollage, dans 17 des 24 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de croisière, dans 13 des 20 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de manœuvres, dans 3 des 7 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase d'approche et dans 6 des 9 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase d'atterrissage.

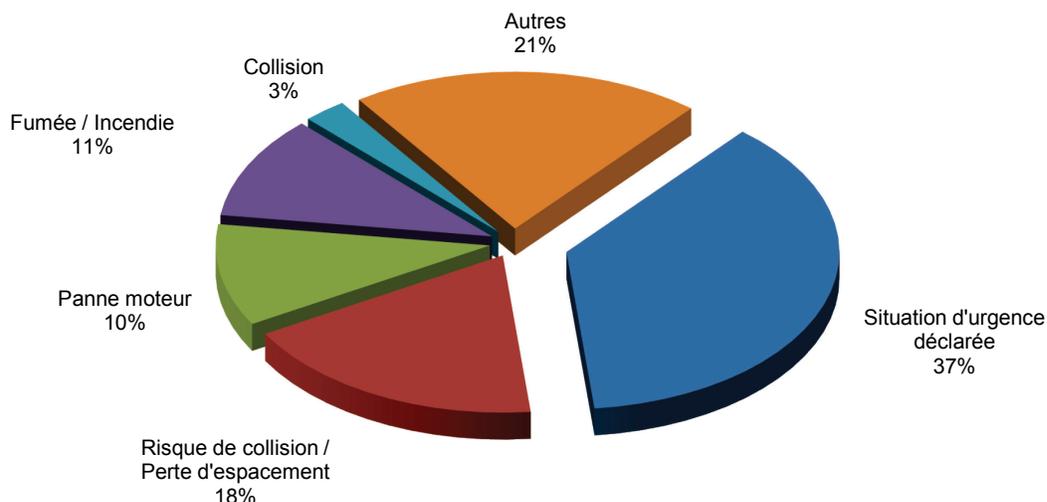
# Incidents

## Aperçu des incidents

En 2017, 934 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements du BST, dont 861 mettaient en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Il s'agit d'une augmentation de 17 % par rapport au nombre total de 737 accidents signalés en 2016, et de 32 % par rapport à la moyenne décennale de 653 accidents. Toutefois, deux changements récents expliquent cette hausse apparente du nombre d'incidents. D'abord, un nouveau règlement est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2014. D'après ces nouvelles exigences de déclaration, les incidents d'aviation comprennent désormais les aéronefs ayant une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2250 kg (anciennement 5700 kg) ainsi que les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne émis conformément à la Partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Ensuite, le BST a apporté des changements pour améliorer l'acquisition de données relatives aux incidents d'aéronefs immatriculés au Canada qui surviennent à l'étranger. Ce changement est entré en vigueur vers le milieu de 2016. Ensemble, ces modifications ont considérablement augmenté le nombre d'incidents à signaler.

Les incidents les plus fréquents en 2017 (figure 7) pour tous les avions immatriculés au Canada et à l'étranger sont les déclarations d'une situation d'urgence (37 %), les risques de collision et les pertes d'espacement (18 %) ainsi que la détection de fumée et les incendies (11 %).

Figure 7. Répartition des incidents à déclaration obligatoire en 2017, par type



# Tableaux de données

**Tableau 1**  
Événements aéronautiques devant être signalés  
2007-2017

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Accidents</b>	323	294	297	288	257	291	276	249	251	230	240
Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	300	274	271	273	240	267	262	238	232	214	222
Accidents à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	13	7	11	1	7	8	4	4	10	8	11
Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	10	15	15	14	10	17	10	7	9	8	7
<b>Accidents par type d'exploitant</b>	323	294	297	288	257	291	276	249	251	230	240
Commercial	128	125	114	109	99	92	84	82	74	63	96
Avion de ligne (705)	4	6	2	6	6	5	7	4	9	1	9
Transport régional (704)	4	6	6	7	6	5	3	2	3	3	5
Taxi aérien (703)	54	64	42	45	37	33	33	34	23	26	28
Travail aérien (702)	34	19	21	29	27	26	21	17	18	16	18
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	33	31	43	22	23	24	20	26	21	18	37
État	2	3	3	5	2	3	6	4	1	0	0
Compagnie (b)	6	2	4	2	5	4	4	3	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	187	165	179	172	152	192	183	161	177	167	145
<b>Accidents par type d'aéronef</b>	323	294	297	288	257	291	276	249	251	230	240
Avion	243	208	223	220	201	205	212	176	197	174	178
Hélicoptère	46	44	33	31	36	41	27	34	33	28	27
Ultra-léger	30	29	35	30	17	36	23	32	17	22	25
Autres types d'aéronefs (d)	5	13	7	7	3	9	15	8	7	6	10
<b>Nombre d'aéronefs liés dans des accidents*</b>	327	300	303	290	261	296	280	253	259	234	247
Avions	245	214	228	222	204	209	215	179	202	178	184
Hélicoptères	47	44	33	31	36	42	27	34	33	28	27
Ultra-légers	30	29	35	30	17	36	23	32	17	22	25
Autres types d'aéronefs (d)	5	13	7	7	4	9	15	8	7	6	11
<b>Accidents mortels par type d'aéronef</b>	38	38	34	37	35	42	38	14	29	29	21
Avion	25	16	21	29	23	25	25	12	20	22	17
Hélicoptère	6	9	8	3	8	7	6	0	5	2	2
Ultra-léger	5	12	4	3	3	8	4	2	4	4	1
Autres types d'aéronefs (d)	2	1	1	2	1	2	4	0	0	1	1
<b>Décès</b>	56	64	71	72	66	63	65	21	47	45	32
<b>Blessés graves</b>	65	51	45	36	49	48	22	36	32	18	33
<b>Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger</b>	10	15	15	14	10	17	10	7	9	8	7
Accidents mortels	0	0	2	2	2	1	2	2	3	1	0
Décès	0	0	2	2	2	1	2	4	4	7	0
Blessés graves	2	5	3	1	1	4	0	1	0	0	0
<b>Événements avec fuite de marchandises dangereuses</b>	4	1	3	1	0	1	4	4	6	7	8
<b>Incidents (e)</b>	874	887	790	813	677	636	686	739	789	833	934
Incidents au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	622	630	591	582	521	481	540	596	649	614	676
Incidents à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	69	78	67	82	55	49	39	58	62	123	185
Incidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	224	195	155	188	127	129	126	100	106	117	106
<b>Incidents par type (e)</b>	874	887	790	813	677	636	686	739	789	833	934
Risque de collision / Perte d'espace	168	172	153	206	120	101	115	94	111	139	171
Déclaration d'une situation d'urgence	298	314	313	310	275	260	291	313	333	311	348
Panne moteur	129	120	107	87	95	90	83	104	110	110	98
Fumée / Incendie	123	107	97	80	88	71	67	88	87	85	99
Collision	13	8	9	4	7	5	15	16	8	18	24
Autres types d'incidents	143	166	111	126	92	109	115	124	140	170	194

Données produites le 11 février 2018

Les accidents et les incidents devant être signalés sont déclarés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux peuvent ne pas évaluer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Accidents par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

\* Le « Nombre d'aéronefs liés à des accidents » est une somme d'aéronefs, tous les autres données sont des sommations d'accident.

a. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

b. À compter de février 2015, les exploitants de « compagnie » sont comptés comme des exploitants privés.

c. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

d. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplanes, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

e. Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, les événements aéronautiques comprennent: a) les aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) aéronefs exploités en vertu d'un certificat émis conformément à la partie VII du Règlement de l'aviation canadien.

**Tableau 2**  
**Événements liés à un aéronef immatriculé au Canada**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Accidents par type d'aéronef et d'exploitant (a)</b>	<b>284</b>	<b>252</b>	<b>249</b>	<b>244</b>	<b>230</b>	<b>239</b>	<b>243</b>	<b>212</b>	<b>227</b>	<b>200</b>	<b>208</b>
Accidents d'avion	234	197	210	209	192	191	204	170	190	167	171
Commercial	84	85	88	77	71	62	58	55	51	42	71
Avion de ligne (705)	4	6	2	6	5	5	7	4	9	1	9
Transport régional (704)	4	6	5	6	4	5	3	1	3	3	5
Taxi aérien (703)	40	41	34	29	26	19	19	19	12	16	18
Travail aérien (702)	11	12	11	18	14	14	12	8	10	7	12
Autres types d'exploitants commerciaux (b)	25	21	36	18	22	19	17	23	17	16	27
État	1	3	1	3	2	1	2	3	1	0	0
Compagnie (c)	4	2	2	2	2	1	3	1	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (d)	145	107	122	127	118	127	142	112	139	125	101
Accidents d'hélicoptère	45	42	32	29	35	41	27	34	32	27	27
Commercial	36	33	22	27	26	28	22	26	23	18	21
État	1	0	0	0	0	2	1	1	0	0	0
Compagnie (c)	2	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (d)	6	9	9	2	8	10	4	7	9	9	6
Autres types d'aéronefs (e)	5	13	7	6	3	7	13	8	7	6	10
<b>Accidents mortels par type d'aéronef et d'exploitant (a)</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>20</b>
Accidents d'avion	25	16	20	28	21	25	24	10	18	21	17
Commercial	10	3	6	12	11	6	8	2	6	3	7
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Transport régional (704)	1	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	5	3	5	7	6	3	5	1	3	1	1
Travail aérien (702)	1	0	0	4	2	2	1	1	2	1	2
Autres types d'exploitants commerciaux (b)	3	0	1	0	1	0	1	0	1	1	3
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie (c)	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (d)	14	11	14	16	10	19	15	8	13	18	10
Accidents d'hélicoptère	6	9	7	3	8	7	6	0	5	2	2
Autres types d'aéronefs (e)	2	1	1	1	1	1	3	0	0	1	1
<b>Décès (a)</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>54</b>	<b>59</b>	<b>15</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>31</b>
<b>Blessés graves (a)</b>	<b>56</b>	<b>41</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>43</b>	<b>38</b>	<b>19</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>17</b>	<b>27</b>
<b>Incidents par type (f)</b>	<b>691</b>	<b>728</b>	<b>658</b>	<b>664</b>	<b>576</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>654</b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>861</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	152	149	137	179	106	92	105	84	101	127	158
Déclaration d'une situation d'urgence	186	234	237	238	224	200	231	277	290	263	316
Panne moteur	108	98	94	67	87	77	70	94	102	102	88
Fumée / Incendie	106	90	84	69	67	59	55	76	79	75	94
Collision	9	7	7	3	7	4	14	15	7	16	23
Autres types d'incident	130	150	99	108	85	98	104	108	132	154	182
<b>Accidents liés à un ultra-léger</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>30</b>	<b>17</b>	<b>36</b>	<b>23</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>25</b>
Accidents mortels	5	12	4	3	3	8	4	2	3	4	1
Décès	6	13	5	4	3	8	4	2	3	4	1
Blessés graves	7	5	8	4	5	6	3	6	3	1	6

Données produites le 11 février 2018

Les accidents et les incidents devant être signalés sont déclarés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux peuvent ne pas évaluer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total «Accidents par type d'aéronef», lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

a. Accidents d'aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers.

b. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

c. À compter de février 2015, les exploitants de «compagnie» sont comptés comme des exploitants privés.

d. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

e. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplans, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

f. Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, les événements aéronautiques comprennent: a) les aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) aéronefs exploités en vertu d'un certificat émis conformément à la partie VII du Règlement de l'aviation canadien.

**Tableau 3a**  
**Taux d'accidents lié à un aéronef immatriculé au Canada**  
**(par heures de vol, excluant les ultra-légers et les autres types d'aéronef)**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents	279	239	242	238	227	232	231	204	222	194	198
Accidents mortels	31	25	27	31	29	32	30	10	23	23	19
Décès	47	50	63	65	59	53	57	15	40	33	30
Heures de vol (en milliers) (a)	4,198	4,239	3,869	3,992	4,279	4,391	4,295	4,272	4,318	4,492	4,565
Accidents par 100 000 heures de vol	6.6	5.6	6.3	6.0	5.3	5.3	5.4	4.8	5.1	4.3	4.3
Accidents mortels par 100 000 heures de vol	0.7	0.6	0.7	0.8	0.7	0.7	0.7	0.2	0.5	0.5	0.4
Décès par 100 000 heures de vol	1.1	1.2	1.6	1.6	1.4	1.2	1.3	0.4	0.9	0.7	0.7

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplanes et les autres types d'aéronefs similaires.

a. Source : Transports Canada. (Les heures de 20XX et 20XX sont des estimations).

**Tableau 3b**  
**Taux d'accidents d'aéronef au Canada (par mouvements, excluant les ultra-légers et les autres types d'aéronef)**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Accidents	277	245	246	250	230	238	235	206	220	196	195
Accidents mortels	30	21	28	32	30	31	28	11	21	23	17
Décès	44	43	64	66	60	52	52	17	39	37	28
Mouvements d'aéronef en milliers (a)	6,682	6,711	6,380	6,262	6,112	6,097	5,959	5,947	5,946	5,951	5,951
Accidents par 100 000 mouvements	4.1	3.7	3.9	4.0	3.8	3.9	3.9	3.5	3.7	3.3	3.3
Accidents mortels par 100 000 mouvements	0.4	0.3	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.2	0.4	0.4	0.3
Décès par 100 000 mouvements	0.7	0.6	1.0	1.1	1.0	0.9	0.9	0.3	0.7	0.6	0.5

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Excluant les ultra-légers, montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplanes et les autres types d'aéronefs similaires.

a. Source : Statistique Canada. (Les mouvements de 20XX sont des estimations.)

**Tableau 4**  
**Décès liés à des accidents d'aéronef**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Décès</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>65</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>32</b>
Décès au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	53	57	67	70	63	61	57	15	39	35	30
Décès à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	3	7	2	0	1	1	6	2	4	3	2
Décès au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	0	0	2	2	2	1	2	4	4	7	0
<b>Décès par type d'exploitant</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>65</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>32</b>
Commercial	25	25	39	36	40	18	29	4	20	6	14
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	1
Transport régional (704)	1	0	17	1	2	1	5	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	10	20	18	28	16	12	19	2	12	1	1
Travail aérien (702)	9	5	1	7	8	3	4	2	6	2	7
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	6	0	3	0	2	2	1	0	2	3	5
État	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	1	7	0	0	2	0	1	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	30	32	32	36	24	44	35	17	29	39	18
<b>Décès des membres d'équipage par type d'exploitant</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>40</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>15</b>	<b>29</b>	<b>25</b>	<b>28</b>
Commercial	17	8	12	17	20	11	21	3	10	3	13
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0
Transport régional (704)	0	0	2	1	2	0	2	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	7	6	7	11	7	7	14	1	4	1	1
Travail aérien (702)	6	2	1	5	5	2	4	2	4	1	7
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	5	0	2	0	2	2	1	0	2	1	5
État	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	1	2	0	0	2	0	1	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	19	25	23	23	15	28	22	12	21	22	15
<b>Décès de passagers par type d'exploitant</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>4</b>
Commercial	8	16	27	18	20	6	8	1	10	3	1
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	1
Transport régional (704)	1	0	15	0	0	1	3	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	3	14	11	16	9	5	5	1	8	0	0
Travail aérien (702)	3	2	0	2	3	0	0	0	2	1	0
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	11	7	9	13	9	16	12	5	8	17	3
<b>Décès au sol</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</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>Décès par type d'aéronef</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>65</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>32</b>
Avion	39	34	38	59	46	44	46	19	35	37	25
Hélicoptère	8	16	27	7	15	9	12	0	8	3	5
Ultra-léger	6	13	5	4	3	8	4	2	4	4	1
Autres types d'aéronef (d)	3	1	1	2	2	2	7	0	0	1	1

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux peuvent ne pas égaier la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Décès par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, les décès sont comptabilisés dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

a. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

b. À compter de février 2015, les exploitants de «compagnie» sont comptés comme des exploitants privés.

c. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

d. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplanes, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

**Tableau 5**  
**Blessés graves liés à des accidents d'aéronef**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Blessés graves</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>33</b>
Blessés graves au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	61	45	41	35	39	39	22	35	28	17	31
Blessés graves à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	2	0	1	0	9	5	0	0	4	1	2
Blessés graves au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	2	5	3	1	1	4	0	1	0	0	0
<b>Blessés graves par type d'exploitant</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>33</b>
Commercial	33	25	14	18	31	22	11	10	15	8	12
Avion de ligne (705)	0	1	1	1	10	1	0	0	3	2	8
Transport régional (704)	1	2	1	4	7	2	2	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	15	18	6	7	9	15	6	5	8	4	0
Travail aérien (702)	14	3	3	5	5	1	3	3	3	2	2
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	3	1	3	1	0	3	0	2	1	0	2
État	3	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	28	25	26	17	18	26	11	26	17	10	21
<b>Membres d'équipage blessés gravement par type d'exploitant</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>23</b>	<b>18</b>	<b>8</b>	<b>22</b>
Commercial	11	12	8	8	6	6	4	5	6	3	7
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3
Transport régional (704)	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	3	9	2	2	2	1	2	2	2	2	0
Travail aérien (702)	6	2	3	4	4	1	2	1	3	1	2
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	1	1	3	1	0	2	0	2	0	0	2
État	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	18	13	15	13	12	18	9	18	12	5	15
<b>Passagers blessés gravement par type d'exploitant</b>	<b>32</b>	<b>25</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>30</b>	<b>23</b>	<b>8</b>	<b>12</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>11</b>
Commercial	22	13	6	10	24	15	6	5	9	4	5
Avion de ligne (705)	0	1	1	1	10	0	0	0	2	2	5
Transport régional (704)	0	2	1	3	7	0	2	0	0	0	0
Taxi aérien (703)	12	9	4	5	7	14	4	3	6	2	0
Travail aérien (702)	8	1	0	1	0	0	0	2	0	0	0
Aéronef étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
État	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie (b)	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	7	12	11	3	6	8	2	7	5	4	6
<b>Blessés graves au sol</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Blessés graves par type d'aéronef</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>36</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>33</b>
Avion	32	29	24	28	36	31	13	21	24	10	23
Hélicoptère	13	14	11	3	8	7	6	7	5	6	3
Ultra-léger	7	5	8	4	5	6	3	7	3	1	6
Autres types d'aéronefs (d)	13	2	2	1	0	4	0	1	0	1	1

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux peuvent ne pas égaler la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Décès par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, les décès sont comptabilisés dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

a. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

b. À compter de février 2015, les exploitants de «compagnie» sont comptés comme des exploitants privés.

c. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

d. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplans, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

**Tableau 6**  
**Accidents liés à des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada par type d'opération**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Accidents d'avion par type d'opération</b>	<b>234</b>	<b>197</b>	<b>210</b>	<b>209</b>	<b>192</b>	<b>191</b>	<b>204</b>	<b>170</b>	<b>190</b>	<b>167</b>	<b>171</b>
Entraînement	33	30	43	28	28	27	24	27	16	20	31
Récréatif / Voyage	118	83	109	108	102	109	127	96	125	111	90
Affaires	15	7	4	6	7	4	2	9	1	3	1
Gestion des incendies	0	1	3	2	1	2	3	2	2	1	0
Test / Démonstration / Convoyage	8	4	0	6	4	4	4	5	2	2	4
Epannage	8	9	4	10	4	3	7	4	5	6	6
Inspection	0	1	1	1	0	1	1	0	1	0	1
Transport aérien	40	46	34	37	35	28	26	22	22	16	27
Ambulance aérienne	2	3	5	2	1	1	0	1	0	3	1
Excursion aérienne	1	2	2	1	2	6	1	1	1	0	1
Autres / Inconnus	9	11	8	9	10	8	11	4	16	6	10
<b>Accidents d'avion mortel par type d'opération</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>28</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>17</b>
Entraînement	3	0	1	1	1	1	2	1	1	1	3
Récréatif / Voyage	10	8	13	15	10	16	11	7	12	15	7
Affaires	1	2	1	1	0	1	1	1	0	1	0
Gestion des incendies	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0
Test / Démonstration / Convoyage	4	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0
Epannage	1	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	4	3	4	7	8	4	5	1	2	1	2
Ambulance aérienne	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Autres / Inconnus	0	1	0	2	1	3	3	0	2	0	4
<b>Accidents d'hélicoptère par type d'opération</b>	<b>45</b>	<b>42</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>35</b>	<b>41</b>	<b>27</b>	<b>34</b>	<b>32</b>	<b>27</b>	<b>27</b>
Entraînement	3	6	5	0	2	1	1	2	5	1	6
Récréatif / Voyage	4	9	5	2	9	8	2	7	8	9	4
Affaires	5	0	3	0	0	3	1	0	1	0	0
Gestion des incendies	0	0	4	1	2	1	3	0	2	0	2
Test / Démonstration / Convoyage	3	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0
Epannage	2	1	0	3	1	5	0	1	2	1	3
Inspection	1	0	0	1	2	2	2	3	0	1	0
Transport aérien	16	22	10	15	13	9	8	18	10	7	3
Ambulance aérienne	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	1
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	1
Autres / Inconnus	12	3	4	6	5	10	7	2	4	8	7
<b>Accident d'hélicoptère mortel par type d'opération</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
Entraînement	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0
Récréatif / Voyage	0	3	2	0	2	0	0	0	0	1	0
Affaires	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Gestion des incendies	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Test / Démonstration / Convoyage	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Epannage	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Inspection	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0
Transport aérien	3	4	3	2	1	1	3	0	3	0	0
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Autres / Inconnus	2	2	0	0	1	3	1	0	0	1	2

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux peuvent ne pas évaluer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Accidents d'avion par type d'opération », lorsqu'un événement inclut un avion d'« Entraînement » et un d'« Inspection », l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

Aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers, montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplans et les autres types d'aéronefs similaires.

**Tableau 7**  
**Accidents d'aéronef par province / territoire**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Accidents par province / territoire</b>	<b>323</b>	<b>294</b>	<b>297</b>	<b>288</b>	<b>257</b>	<b>291</b>	<b>276</b>	<b>249</b>	<b>251</b>	<b>230</b>	<b>240</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	6	7	3	3	3	5	3	5	6	5	4
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Nouvelle-Écosse	4	6	3	7	5	5	5	3	6	2	3
Nouveau-Brunswick	8	1	2	5	3	3	2	6	2	5	7
Québec	72	58	68	65	58	71	66	69	51	34	44
Ontario	81	69	74	71	63	67	72	67	74	50	62
Manitoba	18	27	19	27	17	18	13	12	14	17	10
Saskatchewan	23	19	14	18	18	9	19	12	13	10	13
Alberta	32	33	31	25	22	35	29	33	23	38	35
Colombie-Britannique	46	44	39	47	43	54	51	30	42	53	39
Yukon	7	7	4	3	8	8	4	4	6	2	4
Territoires du Nord-Ouest	8	8	6	9	6	5	3	3	2	3	2
Nunavut	5	8	2	7	4	3	4	1	2	3	3
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
À l'étranger	13	7	11	1	7	8	4	4	10	8	11
<b>Accidents mortels par province / territoire</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>14</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>21</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	1	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0
Québec	6	5	10	10	5	10	5	2	7	7	4
Ontario	6	7	6	9	6	10	9	5	6	5	4
Manitoba	3	1	0	1	1	3	2	0	1	1	3
Saskatchewan	5	0	2	0	3	1	2	1	2	2	2
Alberta	3	8	1	2	4	6	4	1	3	4	3
Colombie-Britannique	10	10	8	7	10	9	10	2	4	8	2
Yukon	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	1	2	1	3	2	0	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
À l'étranger	1	4	2	0	1	1	3	1	4	1	2
<b>Décès par province / territoire</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>72</b>	<b>66</b>	<b>63</b>	<b>65</b>	<b>21</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>32</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	1	0	18	2	0	0	0	0	1	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	1	0	0	2	1	0	1	1	1	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2	0
Québec	7	7	16	28	9	11	5	2	16	15	6
Ontario	7	8	12	14	9	19	19	8	10	5	9
Manitoba	5	1	0	1	1	4	5	0	1	2	4
Saskatchewan	6	0	4	0	7	5	3	2	3	2	3
Alberta	5	12	1	4	5	6	5	1	4	4	5
Colombie-Britannique	17	26	14	15	16	15	17	3	7	12	2
Yukon	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	3	2	2	3	4	0	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	1	12	1	0	0	0	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
À l'étranger	3	7	2	0	1	1	6	2	4	3	2

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

**Tableau 8**

**Accidents liés à un aéronef immatriculé au Canada par province / territoire ( excluant les ultra-légers )**

**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Accidents par province / territoire</b>	<b>284</b>	<b>252</b>	<b>249</b>	<b>244</b>	<b>230</b>	<b>239</b>	<b>243</b>	<b>212</b>	<b>227</b>	<b>200</b>	<b>208</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	5	5	3	3	3	5	3	4	6	4	3
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Nouvelle-Écosse	3	2	1	7	3	3	5	2	5	2	2
Nouveau-Brunswick	7	1	2	4	3	3	2	6	2	5	5
Québec	61	50	60	52	52	52	57	57	44	28	39
Ontario	71	62	61	55	56	54	59	53	66	43	51
Manitoba	17	24	19	25	16	15	13	11	13	17	10
Saskatchewan	21	18	12	18	17	8	18	10	12	10	12
Alberta	31	28	28	24	18	30	27	31	21	36	30
Colombie-Britannique	36	33	44	38	39	46	44	27	39	43	35
Yukon	6	7	2	3	7	7	4	4	6	1	4
Territoires du Nord-Ouest	8	8	5	8	6	5	3	2	2	3	2
Nunavut	5	7	1	6	3	3	3	1	1	2	3
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
À l'étranger	13	7	10	1	7	8	4	4	10	6	11
<b>Accidents mortels par province / territoire</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>32</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>24</b>	<b>20</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	1	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	2	0	0	0	1	0	1	0
Québec	4	4	8	9	5	4	3	1	6	5	4
Ontario	6	4	5	8	4	9	6	3	5	3	4
Manitoba	3	1	0	1	1	3	2	0	0	1	3
Saskatchewan	4	0	1	0	3	1	2	1	2	2	2
Alberta	3	4	1	2	3	5	4	1	3	4	3
Colombie-Britannique	9	6	8	5	9	8	9	2	2	7	1
Yukon	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	1	2	1	2	2	0	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
À l'étranger	1	4	1	0	1	1	3	1	4	1	2
<b>Décès par province / territoire</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>66</b>	<b>61</b>	<b>54</b>	<b>59</b>	<b>15</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>31</b>
Terr-Nouveau-et-Labrador	1	0	18	2	0	0	0	0	1	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2	0
Québec	5	6	14	27	9	5	3	1	15	7	6
Ontario	7	4	11	12	7	18	16	4	9	3	9
Manitoba	5	1	0	1	1	4	5	0	0	2	4
Saskatchewan	5	0	2	0	7	5	3	2	3	2	3
Alberta	5	8	1	4	4	5	5	1	4	4	5
Colombie-Britannique	15	22	14	13	15	14	16	3	4	11	1
Yukon	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1
Territoires du Nord-Ouest	3	2	2	2	4	0	1	0	0	0	0
Nunavut	0	0	0	1	12	1	0	0	0	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0
À l'étranger	3	7	1	0	1	1	6	2	4	3	2

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

**Tableau 9**  
**Incidents d'aéronef devant être signalés**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Incidents par type</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>813</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>739</b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>934</b>
Risque de collision / Perte d'espace	168	172	153	206	120	101	115	94	111	139	171
Déclaration d'une situation d'urgence	298	314	313	310	275	260	291	313	333	311	348
Panne moteur	129	120	107	87	95	90	83	104	110	110	98
Fumée / Incendie	123	107	97	80	88	71	67	88	87	85	99
Collision	13	8	9	4	7	5	15	16	8	18	24
Difficultés de manœuvre	41	39	24	32	31	33	25	40	29	35	33
Incapacité de l'équipage	65	78	59	50	26	40	58	36	46	66	78
Incident lié à des marchandises dangereuses	3	1	3	1	0	1	3	4	0	2	0
Dépressurisation	13	17	6	11	16	15	14	12	16	14	20
Manque de carburant	8	7	4	9	6	7	2	6	17	15	17
Sortie de piste	9	18	9	13	11	10	9	20	17	19	22
Mauvais carburant	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Largage de la charge	3	5	3	9	1	1	4	5	14	15	20
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	0	3	1	1	2	0	1	1	3	1
<b>Incidents par type d'exploitant</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>813</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>739</b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>934</b>
Commercial	823	858	754	780	640	601	653	697	741	785	883
Avion de ligne (705)	563	590	499	519	448	409	450	428	437	490	610
Transport régional (704)	75	94	88	86	75	78	90	105	82	77	72
Taxi aérien (703)	26	36	43	29	29	26	35	81	119	106	103
Travail aérien (702)	20	24	32	28	15	11	12	34	48	43	54
Avion étranger / Autres types d'exploitants commerciaux (a)	200	186	146	181	114	113	113	85	83	111	91
État	28	16	22	23	13	20	20	13	15	8	15
Compagnie (b)	43	21	26	18	22	20	20	18	4	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	20	28	21	22	25	19	15	31	62	64	69
<b>Incidents par type d'aéronef</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>813</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>739</b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>934</b>
Avion	854	870	772	788	659	624	670	713	749	795	888
Hélicoptère	22	19	21	32	20	17	20	30	47	38	51
Ultra-légers et autres types d'aéronefs (d)	0	0	1	2	0	0	0	3	8	7	4
<b>Nombre d'aéronefs liés à des incidents (e)</b>	<b>1031</b>	<b>1052</b>	<b>916</b>	<b>976</b>	<b>780</b>	<b>733</b>	<b>797</b>	<b>828</b>	<b>887</b>	<b>957</b>	<b>1058</b>
Avions	1009	1033	893	942	760	716	777	795	832	912	1002
Hélicoptères	22	19	22	32	20	17	20	30	47	38	52
Ultra-légers et autres types d'aéronefs (d)	0	0	1	2	0	0	0	3	8	7	4
<b>Incidents par province / territoire</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>813</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>739</b>	<b>789</b>	<b>833</b>	<b>934</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	19	21	16	30	14	17	29	22	30	31	27
Île-du-Prince-Édouard	1	2	2	0	1	0	2	0	1	4	1
Nouvelle-Écosse	26	20	18	25	19	17	11	22	19	17	22
Nouveau-Brunswick	17	12	5	10	7	7	7	8	9	9	4
Québec	127	127	97	108	126	107	122	89	116	109	138
Ontario	263	273	195	176	178	155	166	157	152	166	228
Manitoba	52	59	46	51	31	31	31	51	54	47	49
Saskatchewan	19	28	18	19	11	18	27	32	21	25	19
Alberta	80	89	106	84	82	81	103	98	117	110	107
Colombie-Britannique	133	120	162	156	76	101	99	132	154	137	101
Yukon	4	4	6	4	3	4	5	6	6	5	5
Territoires du Nord-Ouest	27	27	14	21	30	17	16	25	17	9	20
Nunavut	14	17	8	21	19	19	10	20	15	15	15
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	23	10	30	26	25	13	19	19	16	26	13
À l'étranger	69	78	67	82	55	49	39	58	62	123	185

Données produites le 11 février 2018

Les incidents devant être signalés le sont conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, les événements aéronautiques comprennent : a) les aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) aéronefs exploités en vertu d'un certificat émis conformément à la partie VII du Règlement de l'aviation canadien.

Les totaux peuvent ne pas évaluer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Incidents par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

a. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

b. À compter de février 2015, les exploitants de «compagnies» sont comptés comme des exploitants privés.

c. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

d. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplans, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

e. Le «Nombre d'aéronefs liés à des incidents» est une somme d'aéronefs, tous les autres données sont des sommes d'accident.

**Tableau 10**  
**Incidents devant être signalés liés à un aéronef immatriculé au Canada**  
**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
<b>Incidents par type</b>	<b>691</b>	<b>728</b>	<b>658</b>	<b>664</b>	<b>576</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>654</b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>861</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	152	149	137	179	106	92	105	84	101	127	158
Déclaration d'une situation d'urgence	186	234	237	238	224	200	231	277	290	263	316
Panne moteur	108	98	94	67	87	77	70	94	102	102	88
Fumée / Incendie	106	90	84	69	67	59	55	76	79	75	94
Collision	9	7	7	3	7	4	14	15	7	16	23
Difficultés de manœuvre	38	32	18	24	27	31	22	36	28	30	32
Incapacité de l'équipage	63	76	57	49	26	38	56	35	44	65	74
Incident lié à des marchandises dangereuses	3	1	3	1	0	1	3	3	0	2	0
Dépressurisation	11	15	3	10	15	13	10	10	14	13	18
Manque de carburant	4	4	4	6	5	4	2	3	15	11	16
Sortie de piste	7	16	8	8	10	9	7	17	17	14	18
Mauvais carburant	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Largage de la charge	3	5	3	9	1	1	4	4	13	15	20
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	0	3	1	1	1	0	0	1	3	1
<b>Incidents par type d'exploitant</b>	<b>691</b>	<b>728</b>	<b>658</b>	<b>664</b>	<b>576</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>654</b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>861</b>
Commercial	660	704	630	640	550	504	552	622	674	705	820
Avion de ligne (705)	563	585	495	518	445	409	449	426	436	489	609
Transport régional (704)	75	94	88	86	75	78	90	105	82	77	72
Taxi aérien (703)	26	36	43	29	29	25	35	81	119	106	103
Travail aérien (702)	17	24	31	28	15	11	12	31	47	43	54
Autres types d'exploitants commerciaux (a)	40	37	27	41	27	17	13	15	18	32	29
État	27	15	19	19	13	17	19	11	15	6	13
Compagnie (b)	23	17	18	15	13	15	15	11	2	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitants (c)	18	26	20	19	21	16	14	27	52	49	58
<b>Incidents par type d'aéronef</b>	<b>691</b>	<b>728</b>	<b>658</b>	<b>664</b>	<b>576</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>654</b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>861</b>
Avion	673	711	640	641	558	519	563	631	672	699	815
Hélicoptère	20	19	21	31	20	16	20	27	46	38	51
Ultra-légers et autres types d'aéronefs (d)	0	0	1	1	0	0	0	3	8	6	4
<b>Nombre d'aéronefs liés à des incidents (e)</b>	<b>833</b>	<b>873</b>	<b>774</b>	<b>810</b>	<b>670</b>	<b>619</b>	<b>681</b>	<b>730</b>	<b>800</b>	<b>843</b>	<b>976</b>
Avions	813	854	751	778	650	603	661	700	746	799	920
Hélicoptères	20	19	22	31	20	16	20	27	46	38	52
Ultra-légers et autres types d'aéronefs (d)	0	0	1	1	0	0	0	3	8	6	4
<b>Incidents par province / territoire</b>	<b>691</b>	<b>728</b>	<b>658</b>	<b>664</b>	<b>576</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>654</b>	<b>711</b>	<b>737</b>	<b>861</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	10	13	7	13	10	10	17	13	20	22	22
Île-du-Prince-Édouard	0	1	1	0	0	0	1	0	1	4	1
Nouvelle-Écosse	17	12	13	19	14	9	9	19	17	12	17
Nouveau-Brunswick	12	7	3	8	5	7	4	6	9	9	3
Québec	90	96	77	89	104	84	96	81	103	99	126
Ontario	201	221	168	141	149	127	142	139	141	148	200
Manitoba	43	49	40	45	30	30	27	45	51	44	47
Saskatchewan	16	26	16	15	11	14	26	27	19	25	18
Alberta	68	76	92	74	76	75	93	93	110	103	102
Colombie-Britannique	120	103	141	134	68	87	93	125	137	118	100
Yukon	4	2	6	3	3	3	3	5	6	5	3
Territoires du Nord-Ouest	27	27	14	19	30	17	16	25	17	8	20
Nunavut	9	14	7	17	16	15	10	16	14	15	14
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	5	3	6	5	5	3	3	2	4	2	3
À l'étranger	69	78	67	82	55	49	39	58	62	123	185

Données produites le 11 février 2018

Les incidents devant être signalés le sont conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Le nouveau règlement du BST est entré en vigueur le 1er juillet 2014. En vertu des nouvelles exigences de rapport, les événements aéronautiques comprennent : a) les aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) aéronefs exploités en vertu d'un certificat émis conformément à la partie VII du Règlement de l'aviation canadien.

Les totaux peuvent ne pas évaluer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Incidents par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un avion et un hélicoptère, l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

a. Inclut les opérations aériennes étrangères (partie 701), et les unités de formation au pilotage (partie 406).

b. À compter de février 2015, les exploitants de «compagnies» sont comptés comme des exploitants privés.

c. Inclut les exploitants privés (partie 604), l'aviation de loisir, et les exploitants privés étrangers.

d. Inclut les montgolfières, gyrocoptères, planeurs, dirigeables, deltaplans, véhicules aériens non habités (UAV) et les autres types d'aéronefs similaires.

e. Le « Nombre d'aéronefs liés à des incidents » est une somme d'aéronefs, tous les autres données sont des sommes d'accident.

**Tableau 11**

**Nombre d'accidents liés à un avion par phase de vol et par catégorie d'événement sélectionnée**

**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
<b>À l'arrêt / Circulation</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>195</b>
Collision avec un objet	6	6	9	6	6	7	8	6	3	5	9	71
Collision avec un aéronef en mouvement	2	4	3	1	1	2	1	3	5	4	3	29
Piqué / Capotage	0	1	1	4	3	3	5	1	3	2	2	25
Train d'atterrissage ( affaissement / escamotage )	1	0	4	2	3	0	2	1	2	1	3	19
Perte de maîtrise	1	0	1	3	0	3	4	1	0	0	0	13
Autres événements	10	6	9	8	9	9	11	9	12	13	14	110
<b>Décollage</b>	<b>51</b>	<b>40</b>	<b>49</b>	<b>54</b>	<b>41</b>	<b>54</b>	<b>40</b>	<b>48</b>	<b>53</b>	<b>47</b>	<b>45</b>	<b>522</b>
Collision avec le relief	10	9	14	15	11	21	11	10	18	13	15	147
Perte de maîtrise	12	7	15	15	12	17	7	18	9	11	7	130
Collision avec un objet	17	14	16	13	9	17	8	11	18	12	8	143
Événement au décollage / à l'atterrissage	16	5	13	13	13	19	9	11	11	14	15	139
Perte de puissance	14	14	12	14	11	6	13	16	12	10	10	132
Autres événements	37	30	34	35	28	33	26	34	30	30	36	373
<b>Croisière</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>41</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>29</b>	<b>19</b>	<b>35</b>	<b>338</b>
Perte de puissance	11	18	26	13	14	15	15	14	8	12	15	161
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	6	14	10	11	13	9	8	7	5	4	5	92
Collision avec le relief	6	5	9	8	8	8	10	5	4	5	5	73
Événement lié à une composante / à un système	5	3	4	4	1	2	3	2	3	0	3	30
Autres événements	18	14	20	20	18	15	18	14	26	8	25	196
<b>Manoeuvre</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>110</b>
Collision avec le relief	8	3	2	5	6	7	7	1	7	5	7	58
Perte de maîtrise	5	3	1	3	1	4	1	1	2	3	4	28
Collision avec un objet	2	4	0	7	1	1	2	1	2	3	1	24
Perte de puissance	0	4	1	1	3	1	0	0	1	2	1	14
Autres événements	4	6	1	3	9	2	5	3	4	6	2	45
<b>Approche</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>32</b>	<b>28</b>	<b>25</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>284</b>
Collision avec le relief	5	8	12	11	7	6	6	7	10	5	6	83
Perte de puissance	7	8	7	7	2	2	0	11	6	2	3	69
Collision avec un objet	9	8	3	6	8	1	7	9	7	6	7	71
Événement lié à une composante / à un système	6	5	9	2	5	3	3	4	2	0	1	40
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	1	5	4	5	2	2	7	7	1	1	4	39
Perte de maîtrise	3	5	3	6	3	4	5	1	4	1	0	35
Autres événements	14	7	14	10	8	14	10	9	18	12	12	128
<b>Atterrissage</b>	<b>149</b>	<b>114</b>	<b>121</b>	<b>112</b>	<b>113</b>	<b>111</b>	<b>116</b>	<b>99</b>	<b>118</b>	<b>113</b>	<b>95</b>	<b>1261</b>
Sortie de piste / Piste ratée	26	17	24	24	27	26	28	14	30	30	21	267
Collision avec un objet	32	21	23	25	28	26	18	20	29	24	23	269
Train d'atterrissage ( affaissement / escamotage )	30	28	18	26	24	22	25	17	27	27	23	267
Piqué / Capotage	27	27	21	18	17	20	20	17	27	33	29	256
Perte de maîtrise	25	16	23	20	17	27	19	22	2	3	6	180
Atterrissage brutal	35	16	19	23	22	20	13	14	10	17	19	208
Collision avec le relief	21	19	16	18	16	18	12	21	20	12	7	180
Train d'atterrissage non sortie	11	8	12	7	3	7	10	7	10	9	4	88
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	6	5	11	5	3	9	11	5	12	18	18	103
Autres événements	54	38	39	47	49	42	45	28	77	77	50	546
<b>Suivant l'impact</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>13</b>	<b>17</b>	<b>37</b>	<b>57</b>	<b>41</b>	<b>253</b>
Incendie / Explosion / Fumée	8	9	8	15	6	7	7	6	13	9	5	93
Autres événements	6	5	6	5	5	11	6	13	24	49	37	167

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux n'égalent pas la somme de leurs parties. Par exemple, dans la phase «Décollage», si un événement inclut une «Perte de maîtrise» et une «Perte de puissance» l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

**Tableau 12**

**Nombre d'accidents liés à un hélicoptère par phase de vol et par catégorie d'événement sélectionnée**

**2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
<b>A l'arrêt / Circulation</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>28</b>
Collision avec le relief	1	0	1	0	2	1	0	0	1	0	0	6
Parte de maîtrise	1	1	0	0	2	0	0	2	1	0	0	7
Collision avec un objet	3	1	0	0	0	0	0	2	1	0	1	8
Autres événements	2	2	3	0	5	4	1	4	0	0	0	21
<b>Décollage</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>65</b>
Collision avec le relief	4	4	1	1	4	2	0	5	1	4	4	30
Parte de maîtrise	2	3	2	2	3	1	2	1	2	1	1	20
Collision avec un objet	1	0	1	1	0	4	2	2	1	0	1	13
Parte de puissance	0	1	1	0	2	0	1	1	0	1	0	7
Autres événements	2	4	1	1	1	2	2	4	1	3	2	23
<b>Croisière</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>84</b>
Collision avec le relief	6	6	3	3	3	3	1	3	1	1	1	31
Parte de puissance	4	4	5	3	2	3	1	1	1	3	0	27
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	3	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	8
Événement lié à une composante / à un système	0	3	1	0	2	0	1	0	1	0	0	8
Autres événements	5	10	5	4	7	6	4	5	3	4	3	56
<b>Manoeuvre</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>91</b>
Collision avec le relief	5	4	3	3	6	5	5	2	3	5	3	44
Parte de maîtrise	7	2	3	2	2	3	2	2	2	3	4	32
Collision avec un objet	1	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	21
Événement lié à l'exploitation	4	1	2	1	2	2	1	0	2	5	3	23
Parte de puissance	2	2	2	1	0	2	1	0	2	1	1	14
Autres événements	7	5	5	1	3	6	2	2	5	5	5	46
<b>Approche</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
Collision avec le relief	1	2	3	4	1	1	0	0	0	1	0	13
Parte de puissance	1	0	1	0	0	2	0	1	1	3	0	9
Parte de maîtrise	0	0	0	1	1	1	0	1	1	2	1	8
Collision avec un objet	0	0	1	0	2	0	0	1	0	1	1	6
Autres événements	2	2	3	3	3	5	3	2	2	4	1	30
<b>Atterrissage</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>7</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>154</b>
Atterrissage brutal	5	6	2	4	4	4	1	3	1	0	1	31
Collision avec le relief	1	5	5	4	2	4	0	3	6	0	0	30
Parte de maîtrise	2	6	2	1	1	1	2	4	6	2	1	28
Collision avec un objet	4	3	5	5	2	2	5	5	1	4	3	39
Autres événements	9	4	9	7	2	4	9	5	10	4	5	68
<b>Suivant l'impact</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>43</b>
Incendie / Explosion / Fumée	3	2	3	1	2	1	2	0	1	0	0	15
Autres événements	1	1	1	3	2	1	1	2	4	11	1	28

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux n'égalent pas la somme de leurs parties. Par exemple, dans la phase « Décollage », si un événement inclut une « Partie de maîtrise » et une « Partie de puissance » l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

**Tableau 13**

**Nombre d'accidents mortels liés à un avion par phase de vol et par catégorie d'événement sélectionnée  
2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
<b>À l'arrêt / Circulation</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>8</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
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres événements	1	0	0	0	1	1	1	0	1	2	1	8
<b>Décollage</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>55</b>
Collision avec le relief	3	1	6	2	1	4	3	0	4	4	5	33
Perte de maîtrise	4	0	3	1	2	2	2	1	4	4	2	25
Collision avec un objet	2	0	1	0	1	2	0	0	1	0	1	8
Événement au décollage / à l'atterrissage	1	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	5
Perte de puissance	1	0	0	3	1	0	0	1	1	1	0	8
Autres événements	4	1	2	3	4	3	2	0	7	1	5	32
<b>Croisière</b>	<b>12</b>	<b>7</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>82</b>
Collision avec le relief	3	1	1	0	2	1	0	0	0	2	0	10
Collision avec un objet	1	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	4
Événement lié à une composante / à un équipement	6	5	4	8	5	7	7	3	4	4	3	56
Autres événements	8	3	4	4	4	3	5	1	6	2	4	44
<b>Manoeuvre</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>30</b>
Collision avec le relief	3	2	0	1	1	3	2	1	4	3	4	24
Perte de maîtrise	3	2	0	1	0	2	0	1	0	1	1	11
Collision avec un objet	0	0	0	2	0	0	0	0	1	1	1	5
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres événements	1	0	0	1	1	0	1	1	0	1	1	7
<b>Approche</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>50</b>
Collision avec le relief	2	0	6	6	4	3	5	0	3	4	2	35
Perte de puissance	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	0	4
Collision avec un objet	1	0	0	2	2	0	0	0	1	1	1	8
Événement lié à une composante / à un équipement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atterrissage avec ou sans préavis	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	3
Perte de maîtrise	1	0	2	5	0	1	2	0	0	1	0	12
Autres événements	2	0	3	4	1	4	1	1	2	2	1	21
<b>Atterrissage</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>35</b>
Sortie de piste / Piste ratée	1	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4
Collision avec un objet	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	6
Événement lié à une composante / à un équipement	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué / Capotage	1	0	0	1	1	1	2	1	0	0	0	7
Perte de maîtrise	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	3
Atterrissage brutal	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
Collision avec le relief	1	1	0	2	2	3	2	2	2	4	0	19
Train d'atterrissage non sorti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Événement lié à une composante / à un équipement	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	3
Autres événements	2	0	2	1	1	2	0	2	1	3	0	14
<b>Survant l'impact</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>84</b>
Incendie / Explosion / Fumée	7	6	6	12	4	6	7	3	10	7	4	72
Autres événements	2	1	3	1	2	1	1	2	0	2	1	16

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux n'égalent pas la somme de leurs parties. Par exemple, dans la phase «Décollage», si un événement inclut une «Perte de maîtrise» et une «Perte de puissance» l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

**Tableau 14**

**Nombre d'accidents mortels liés à un hélicoptère par phase de vol et par catégorie d'événement sélectionnée 2007-2017**

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
<b>A l'arrêt / Circulation</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parte 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 événements	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Décollage</b>	1	2	0	0	2	0	2	0	1	0	0	8
Parte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	1	2	0	0	1	0	1	0	1	0	0	6
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	2
Parte de puissance	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
Autres événements	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Croisière</b>	4	2	4	3	2	3	2	0	2	1	1	24
Collision avec le relief	4	1	2	3	2	2	1	0	1	1	0	17
Parte de puissance	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Atterrissage normal ou pas pressurisé / Événements liés à des composants / à un -----	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres événements	1	2	1	2	1	2	2	0	1	1	1	14
<b>Manoeuvre</b>	1	4	3	0	4	3	2	0	1	1	1	20
Collision avec le relief	0	3	2	0	3	1	2	0	1	0	1	13
Parte de maîtrise	1	1	2	0	0	1	1	0	0	0	1	7
Collision avec un objet	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	3
Événement lié à l'exploitation	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	1	4
Parte de puissance	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	4
Autres événements	0	3	2	0	2	2	0	0	0	1	1	11
<b>Approche</b>	1	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	7
Collision avec le relief	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3
Parte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Parte de maîtrise	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Collision avec un objet	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres événements	1	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
<b>Atterrissage</b>	0	1	2	0	1	2	0	0	2	0	1	9
Atterrissage brutal	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Collision avec le relief	0	0	2	0	1	2	0	0	1	0	0	6
Parte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	3
Autres événements	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
<b>Suivant l'impact</b>	1	2	4	0	1	1	2	0	1	0	0	12
Incendie / Explosion / Fumée	1	2	3	0	1	1	1	0	1	0	0	10
Autres événements	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2

Données produites le 11 février 2018

Les accidents sont signalés conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire d'événements.

Les totaux n'égalent pas la somme de leurs parties. Par exemple, dans la phase « Décollage », si un événement inclut une « Partie de maîtrise » et une « Partie de puissance » l'événement est comptabilisé dans les 2 parties, mais une seule fois dans le total.

## Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements aériens 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*.

### Événements aéronautiques

- 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

Accident résultant directement de l'utilisation d'un aéronef au cours duquel, selon le cas :

- une personne subit une blessure grave ou décède du fait :
  - d'être à bord de l'aéronef,
  - d'être entrée en contact avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou
  - 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;
- 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 :
  - d'une panne ou d'une avarie du moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capots ou à ses accessoires,
  - de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins ou aux carénages, ou de petits enfoncements ou perforations du revêtement,
- l'aéronef est porté disparu ou est inaccessible.

### Incident aéronautique devant être signalé

Incident qui met en cause un aéronef d'une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 2250 kg ou un aéronef exploité en application d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* et l'une des situations ci-après se produit :

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

- 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;
- il se produit une dépressurisation nécessitant une descente d'urgence;
- 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;
- l'avion est ravitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- il se produit une collision, un risque de collision ou une perte d'espace;
- un membre d'équipage déclare un état d'urgence, ou en signale un, que les services de la circulation aérienne doivent traiter en priorité ou qui nécessite la mise en alerte des services d'intervention d'urgence;
- une charge transportée à l'élingue est larguée de l'aéronef de façon imprévue ou par mesure de précaution ou d'urgence; ou
- 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 la surface terrestre.

### **Risque de collision**

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

### **Perte d'espace**

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

### **Blessure grave**

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

### **Événement lié aux services ATS**

Tout événement lié aux services fournis par le contrôle de la circulation aérienne, ce qui comprend sans toutefois s'y limiter, le défaut ou l'impossibilité de fournir certains services, ou de s'occuper d'une situation d'urgence ou d'une perte d'espace en vol.

## **Événement lié à la proximité d'aéronefs**

Toute situation où, de l'avis du pilote ou du personnel des services de contrôle de la circulation aérienne, la distance entre les aéronefs ainsi que leur position et leur vitesse étaient telles que la sécurité des aéronefs en cause ait pu être compromise.

## **Exploitation**

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

## **Utilisateur**

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

## **Exploitants commerciaux**

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

## **Avion de ligne**

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

## **Avion de transport régional**

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

- un aéronef multimoteur dont la MMHD 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 de travaux aériens répondant à l'un des critères suivants :

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

### **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 :

- soit un aéronef monomoteur;
- soit un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la MMHD ne dépasse pas 8618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit au plus 9 sièges, sans compter les sièges des pilotes; ou
- soit 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 gouvernementaux (État)**

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces.

### **Aviation d'affaires**

Les entreprises qui utilisent le transport aérien pour des raisons d'affaires.

### **Exploitants privés**

Les personnes qui volent pour le plaisir, y compris dans le cas des vols où il n'est pas possible de transporter des passagers ou une cargaison « contre rémunération ».