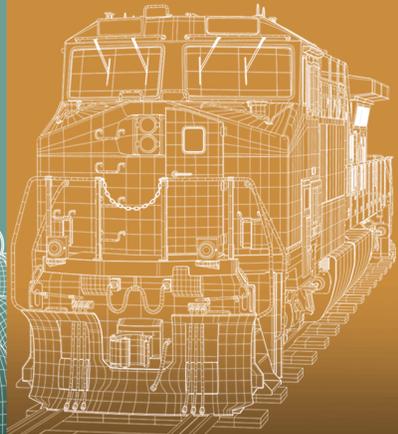
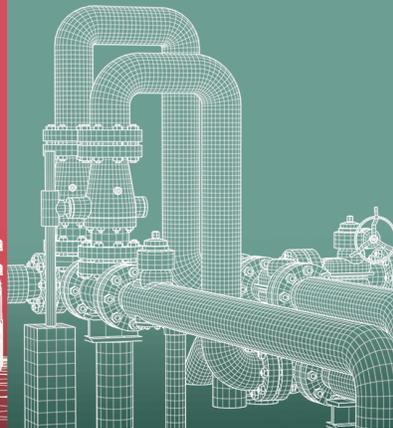
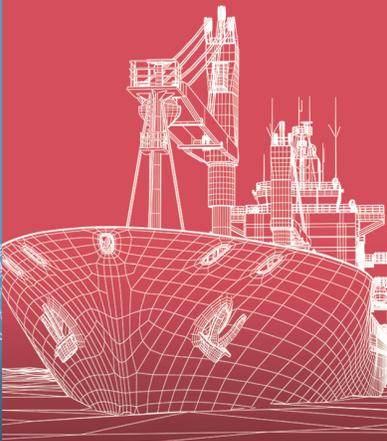




Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport aérien en 2022

Canada 

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

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2023

Sommaire statistique des événements de transport ferroviaire en 2022

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

Le présent document se trouve sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse <http://www.bst-tsb.gc.ca>

This report is also available in English.

Table des matières

L'incidence de la COVID-19 sur l'aviation civile au Canada.....	5
Aperçu du nombre d'accidents et de décès.....	8
Nombre d'accidents.....	8
Taux d'accidents	13
Aperçu des incidents.....	18
Nombre d'incidents.....	18
Tableaux de données.....	21
Définitions.....	39
Événement aéronautique.....	39
Accident aéronautique devant être signalé.....	39
Incident aéronautique devant être signalé.....	39
Abordage.....	40
Risque de collision.....	40
Perte d'espace.....	40
Blessure grave	40
Exploitation.....	41
Utilisateur	41
Exploitants commerciaux	41
Avion de ligne.....	41
Avion de transport régional.....	41
Aéronef de travail aérien.....	41
Aéronef de taxi aérien	42
Exploitants d'État.....	42
Exploitants privés	42
Exploitants de vols de loisir.....	42

Sommaire statistique :

Événements de transport aérien en 2022

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

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

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

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

Les données de 2022 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 13 mars 2023. 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.

¹ Voir la section Définitions.

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

Le transport aérien au Canada est lentement revenu à des schémas plus normaux en 2022, après 2 années de perturbations importantes. À mesure que l'année avançait, la demande de voyages d'affaire et de loisir augmentait, alors que l'activité dans le domaine du transport de fret est demeurée importante.

L'information recueillie par Statistique Canada indique que le nombre total de mouvements d'aéronefs (décollages et atterrissages) dans les grands aéroports et certains aéroports plus petits du Canada se chiffrait à 5,2 millions. Ce chiffre est 14,1 % supérieur à celui de 2021 et représente 84,9 % du nombre de mouvements en 2019, avant la pandémie. L'émergence du variant Omicron de la COVID-19 dans la première moitié de 2022 a engendré de nouvelles restrictions sur les voyages qui ont fait diminuer le nombre de mouvements. Toutefois, la demande accumulée pour les voyages internationaux était forte à la fin de 2022. Le nombre de mouvements pour l'année aurait pu être légèrement plus élevé sans le mauvais temps hivernal qui a causé des perturbations partout au Canada en décembre.

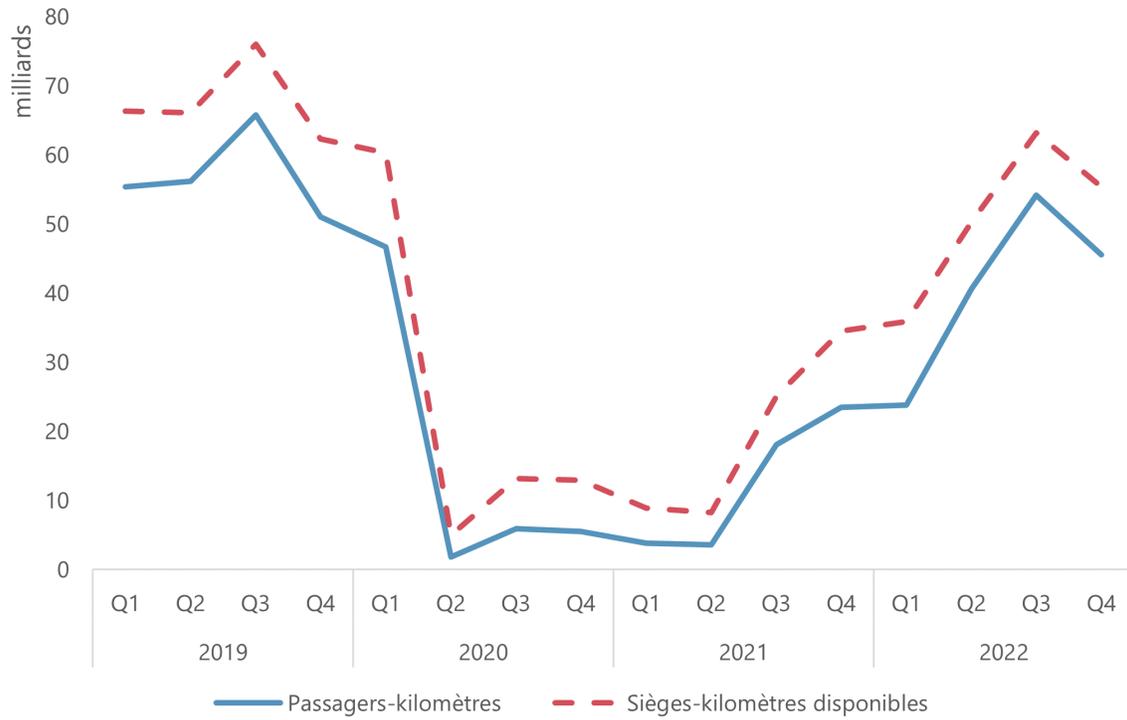
Bien que l'activité dans les grands aéroports et certains aéroports plus petits du Canada soit documentée, il est plus difficile d'estimer l'importance de l'activité, commerciale ou privée, dans beaucoup de petits aéroports ou carrément à l'extérieur des aéroports du Canada. Par conséquent, nous n'avons pas un portrait complet de l'activité dans le secteur de l'aviation. Néanmoins, les schémas d'activité abordés dans le présent sommaire sont de bons indicateurs et donnent un contexte partiel aux statistiques sur les accidents présentées dans ce document.

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



² Statistique Canada, Tableau 23-10-0296-01, Mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports offrant des services de NAV CANADA et d'autres aéroports sélectionnés, mensuel. DOI : doi.org/10.25318/2310029601-fra (dernière consultation le 19 mai 2023).

Figure 2. Nombre de passagers transportés, grands transporteurs aériens canadiens (Source: Statistique Canada)³



³ Statistique Canada, Tableau 23-10-0079-01, Statistiques d'exploitation et financières des principaux transporteurs aériens canadiens, mensuel. DOI : doi.org/10.25318/2310007901-fra (dernière consultation le 19 mai 2023).

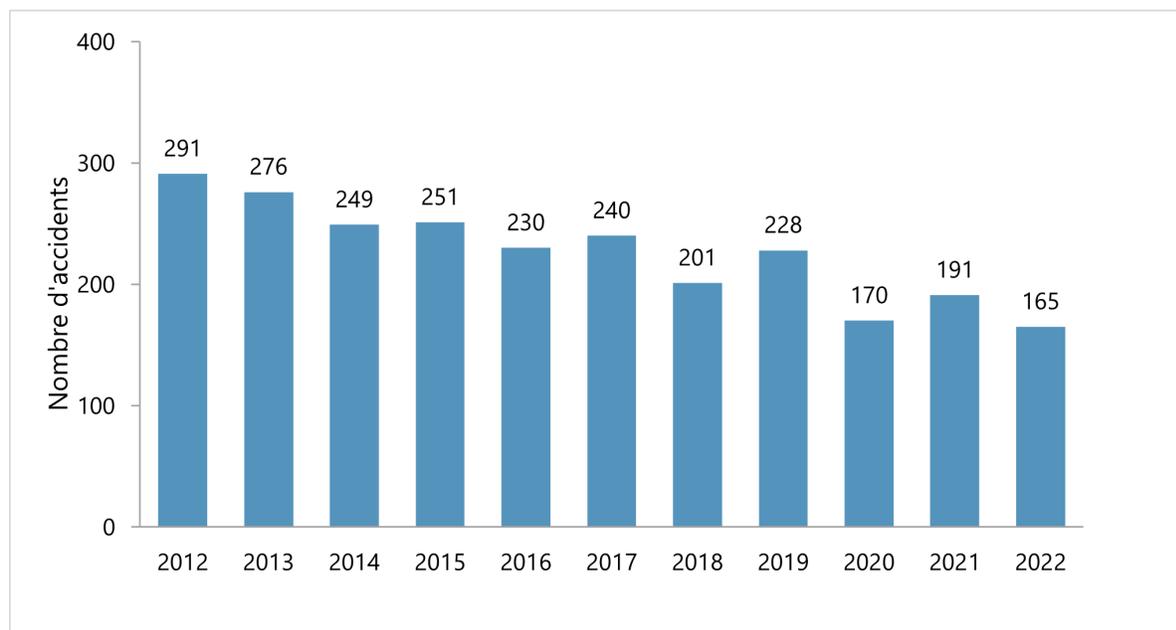
Aperçu du nombre d'accidents et de décès

Nombre d'accidents

On doit signaler au BST les événements de transport aérien (aussi bien les accidents que les incidents)⁴ qui se produisent au Canada. On doit également signaler les événements qui ont lieu à l'extérieur du Canada qui mettent en cause des aéronefs immatriculés au Canada, et qui satisfont aux critères établis dans le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports⁵.

En 2022, on a signalé au BST 165 accidents de transport aérien (tableau 1 et figure 3). Ce nombre est inférieur de 14 % au total de 191 accidents de l'année précédente, et inférieur de 29 % par rapport à la moyenne annuelle de 233 accidents enregistrée pour les 10 années précédentes, soit de 2012 à 2021. La plupart des accidents (152) en 2022 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 six 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 3. Accidents de transport aérien signalés au BST, 2012 à 2022



On a signalé 145 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultralégers) en 2022 (tableau 2). Ce nombre est inférieur de 15 % au total de 170 accidents en 2021, et inférieur de 28 % à la moyenne de 203 accidents au cours des 10 années précédentes (de 2012 à 2021). En

⁴ Voir la section Définitions.

⁵ *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports*, à l'adresse <https://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2014-37/index.html> (dernière consultation le 19 mai 2023).

comptant les 15 accidents mettant en cause des ultralégers, il y a eu 160 accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2022.

Type d'aéronef

Des 165 accidents de transport aérien signalés au BST en 2022, 125 (76 %) mettaient en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur (autres que des ultralégers) (tableau 1) ; 20 (12 %) mettaient en cause des hélicoptères; 15 (9 %) mettaient en cause des ultralégers; et 6 (4 %) mettaient en cause d'autres types d'aéronefs, comme des ballons, des autogires, des planeurs, des dirigeables, des deltaplanes ou des véhicules aériens sans pilote (UAV). Au cours des 10 années de 2012 à 2021, la proportion moyenne d'accidents mettant en cause chacun de ces 4 types d'aéronefs est demeurée assez constante; chaque année, les avions ont été en cause dans environ 75 % des accidents devant être signalés, les hélicoptères, dans environ 12 % des accidents, les ultralégers, dans environ 10 % des accidents, et les autres aéronefs, dans environ 3 % des accidents.

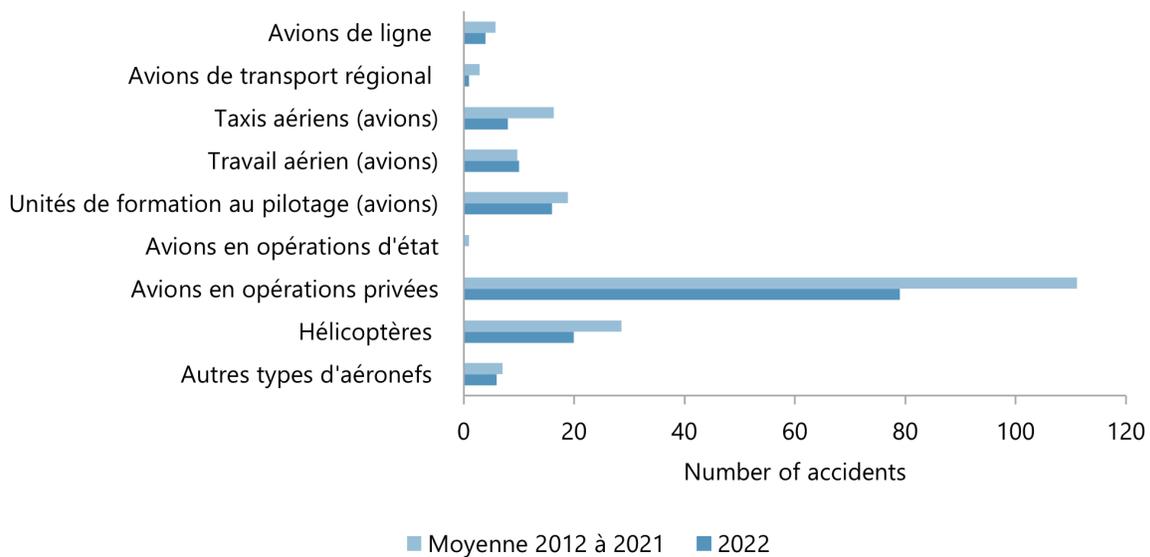
Type d'exploitant

Il y a eu 56 accidents mettant en cause des aéronefs exploités à titre commercial, tous types confondus, en 2022 (tableau 1). Ce total est inférieur de 11 % aux 63 accidents de ce type enregistrés en 2021, et inférieur de 26 % à la moyenne de 76 accidents enregistrée au cours des 10 années de 2012 à 2021.

En 2022, des avions immatriculés au Canada et exploités à titre commercial ont été en cause dans 39 accidents (tableau 2 et figure 4); dans 4 cas, ces avions étaient exploités en vertu de la sous-partie 705 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), qui certifie l'exploitation des avions de ligne. Ce nombre est égal aux 4 accidents mettant en cause des avions de ligne immatriculés au Canada qui se sont produits en 2021, et est inférieur à la moyenne de 6 accidents par année enregistrée de 2012 à 2021. En 2022, le BST a lancé une enquête de catégorie 3 ([A22C0093](#)) sur l'un des quatre accidents d'avions de ligne qui se sont produits cette année-là⁶. L'information recueillie jusqu'à maintenant porte à croire qu'il s'agit d'un atterrissage brutal et d'un contact queue-sol.

⁶ Pour une explication des différentes classifications des événements, voir la Politique de classification des événements du BST à l'adresse <https://www.tsb.gc.ca/fra/lois-acts/evenements-occurrences.html> (dernière consultation le 12 avril 2023).

Figure 4. Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, à l'exclusion des ultralégers, par type d'aéronef et type d'exploitant, en 2022, par rapport à la moyenne de 2012 à 2021



En 2022 également, 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 12 accidents de taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), dont 8 mettant en cause des avions et 4, des hélicoptères. Les 12 accidents de taxi aérien représentent une baisse par rapport au total de 18 accidents de taxi aérien enregistré en 2021, et demeurent nettement inférieurs à la moyenne de 26 accidents par année enregistrée entre 2012 et 2021. En 2022, des unités de formation au pilotage exploitées en vertu de la sous-partie 406 du RAC ont été en cause dans 17 accidents, tous des accidents d'avion sauf un accident d'hélicoptère et un accident d'ultraléger de type évolué. En moyenne, pour la période de 2012 à 2021, il y avait 19 accidents d'avion et 1 accident d'hélicoptère mettant en cause des unités de formation au pilotage par année.

En tout, des aéronefs en exploitation non commerciale (c.-à-d. privée) ont été en cause dans 107 accidents de transport aérien en 2022 (tableau 1), comparativement à 127 l'année précédente. Le nombre total d'accidents en 2022 représente une baisse de 30 % par rapport à la moyenne de 152 accidents par année enregistrée de 2012 à 2021. Parmi les 107 accidents dans la catégorie des aéronefs en exploitation non commerciale (privée), 79 ont mis en cause des avions immatriculés au Canada (tableau 2), et aucun de ces accidents n'a mis en cause des aéronefs qui étaient assujettis à la sous-partie 604 du RAC et exploités en vertu d'un document d'enregistrement d'exploitant privé (DEEP).

La plupart des exploitants d'aéronefs non commerciaux (privés) immatriculés au Canada se classent comme exploitants de vols de loisir. Ces exploitants représentent une grande proportion de l'activité aérienne, et ont tendance à être en cause dans un nombre élevé d'accidents chaque année. En 2022, 100 accidents ont mis en cause des exploitants de vols de loisir pilotant des aéronefs immatriculés au Canada; 78 mettaient en cause des avions (tableau 2), 5 des hélicoptères et 17 d'autres aéronefs. Ces 100 accidents sont 19 % moins nombreux que l'année précédente, et 29 % moins nombreux que la moyenne de 141 accidents de ce type enregistrée pour la période de 2012 à 2021.

Outre les aéronefs d'exploitants commerciaux et privés, 2 accidents en 2022 ont été classés comme ayant un type d'exploitation « inconnue » ou « autre » (tableau 1).

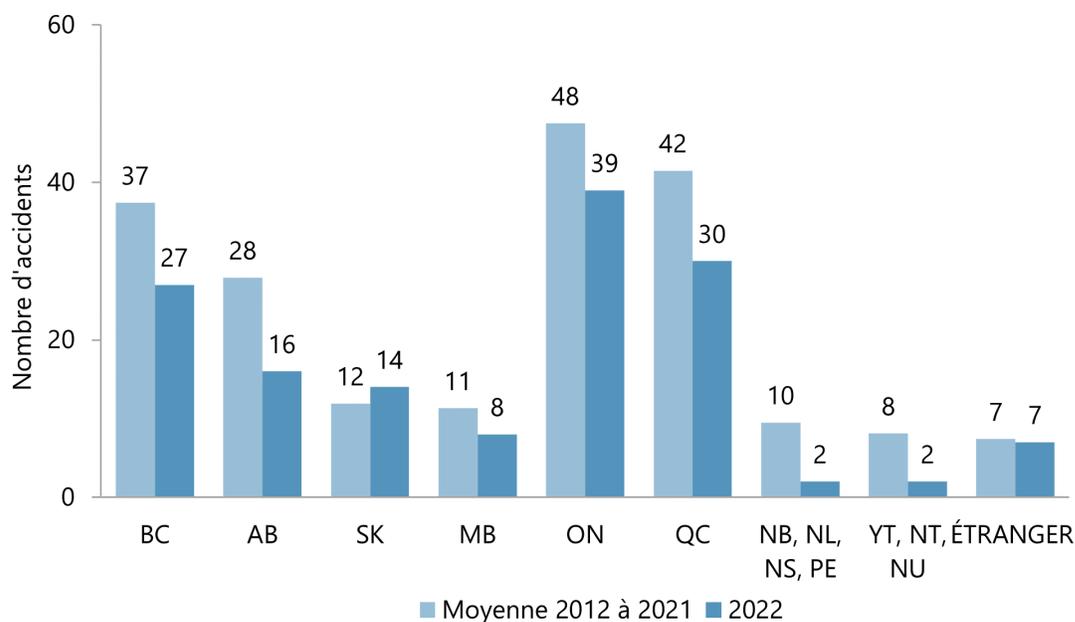
Province ou territoire

Avec 48 accidents signalés (tous types d'aéronefs confondus, y compris les ultralégers), l'Ontario était la province où on a signalé le plus grand nombre d'accidents en 2022, dépassant le Québec où on en a signalé 33 (tableau 7). En moyenne, de 2012 à 2021, l'Ontario a enregistré plus d'accidents par année (57) que toute autre province ou tout autre territoire. Le Québec vient au deuxième rang pour le nombre d'accidents avec une moyenne de 49 par année pour la même période. La Colombie-Britannique et l'Alberta ont également enregistré un nombre moyen d'accidents élevé par rapport aux autres provinces et territoires.

Au total, 7 accidents devant être signalés aux termes du Règlement sur le BST se sont produits à l'extérieur du Canada en 2022. Tous ces accidents mettaient en cause des avions : 4 d'entre eux étaient exploités à titre commercial et 3 à titre privé. Même si ces 7 accidents étaient plus nombreux que les 6 accidents enregistrés en 2021, ils restent moins nombreux que la moyenne de 8 accidents par année pendant la période de 2012 à 2021.

Si on se penche plus particulièrement sur les aéronefs immatriculés au Canada (à l'exclusion des ultralégers), on constate que la plupart des provinces ont signalé moins d'accidents en 2022 que le nombre moyen pour les 10 dernières années (tableau 8 et figure 5). La Saskatchewan, où 14 accidents ont été signalés en 2021, est la seule province à avoir connu plus d'accidents que la moyenne pour les 10 dernières années (12).

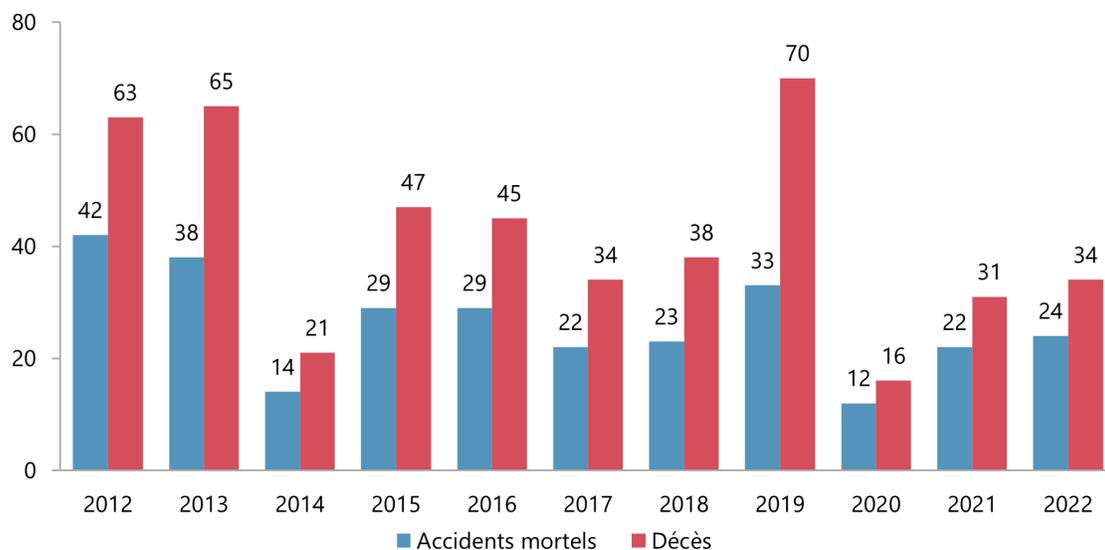
Figure 5. Accidents de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2022, à l'exclusion des ultralégers, en comparaison avec la moyenne de 2012 à 2021, par province ou territoire



Accidents mortels, décès et blessures graves

Le BST a enregistré 24 accidents de transport aérien mortels avec 34 pertes de vie en 2022 (tableaux 1 et 4, et figure 6). C'est légèrement supérieur aux 22 accidents mortels avec 31 pertes de vie en 2021, mais ça demeure inférieur de 9 % à la moyenne de 26 accidents mortels avec 43 décès sur la période de 10 ans de 2012 à 2021. Parmi les 24 accidents mortels survenus en 2022, 16 ont mis en cause des avions à voilure fixe propulsés par moteur, 3 ont mis en cause des hélicoptères, 4 ont mis en cause des ultralégers de type évolué, et 1 a mis en cause un planeur. Tous ces événements ne sont produits dans l'espace aérien canadien, et 22 d'entre eux ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada. Deux événements ont mis en cause des aéronefs immatriculés aux États-Unis exploités à titre privé au Canada.

Figure 6. Accidents mortels et décès mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2012 à 2022



Dix sur 34 décès dans le transport aérien en 2022 mettaient en cause des services aériens commerciaux (tableau 4): 3 d'entre eux était assujetti aux règlements de la sous-partie 703 du RAC sur les services de taxi aérien, 6 était assujetti à ceux de la sous-partie 702 du RAC sur le travail aérien et 1 était assujetti à ceux de la sous-partie 406 du RAC sur les unités de formation au pilotage. Il n'y a eu aucun décès lié à l'exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705 du RAC) ni à des services aériens de navette (sous-partie 704 du RAC) en 2022. Les 24 autres accidents mortels (sur 34) survenus en 2022 étaient liés à des aéronefs sous immatriculation privée et mettaient en cause des exploitants à des fins récréatives. Aucun ne touchait un exploitant détenteur d'un DEEP (sous-partie 604 du RAC).

En ce qui concerne le type d'aéronef, les accidents d'avions à voilure fixe propulsés par moteur ont causé 25 des 34 décès en 2022 (tableau 4). Les accidents d'hélicoptère ont coûté la vie à 3 personnes, les accidents d'ultralégers à 5 personnes, et les accidents d'ultralégers à 1 personne. Parmi les 34 personnes au total qui ont perdu la vie, 24 étaient des membres d'équipage et 10, des passagers d'aéronefs. En 2022, il n'y a eu aucun décès parmi des personnes au sol.

En tout, 35 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents d'aéronef en 2022 (tableau 5) soit 9 de moins que le total de 44 personnes gravement blessées en 2021, mais 14 % de plus que la moyenne

de 31 personnes gravement blessées pour la période de 2012 à 2021. Onze personnes ont été gravement blessées dans des accidents mettant en cause des services aériens commerciaux en 2022 : 3 dans des avions de ligne (sous-partie 705 du RAC), 0 à bord d'un aéronef de navette (sous-partie 704 du RAC), 4 dans le secteur du taxi aérien (sous-partie 703 du RAC), 4 dans le cadre du travail aérien (sous-partie 702 du RAC) et 0 à bord d'une unité de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). En 2022 également, 24 personnes ont été gravement blessées à la suite d'accidents de vols de loisir.

Taux d'accidents

Le taux d'accidents comme indicateur clé de la sécurité

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

Les données sur les activités (p. ex. les heures de vol) ventilées par type d'exploitant⁷ sont nécessaires pour calculer les taux d'accidents qui alimentent les analyses de tendances pour divers types d'exploitants ou qui appuient les comparaisons entre les types d'exploitants ou les régions géographiques.

Jusqu'en 2010, Transports Canada fournissait les données sur les activités ventilées par type d'exploitant, et le BST s'en servait pour calculer et publier les taux d'accidents des divers types d'exploitants.

Depuis 2010, toutefois, Transports Canada ne fournit plus les données sur les activités selon les heures de vol ventilées par type d'exploitant, car il avait des réserves quant à l'exactitude de ces données qui, pour certains exploitants assujettis à plus d'une sous-partie du RAC, étaient déclarées collectivement seulement pour la sous-partie du RAC la plus restrictive. Pour 2022, Transports Canada n'a été en mesure de fournir aucune donnée sur le nombre d'heures de vol des aéronefs immatriculés au Canada. Par conséquent, le BST ne peut pas calculer de taux d'accident pour les aéronefs immatriculés au Canada par heure de vol, que ce soit pour l'ensemble ou pour une partie donnée du parc, en 2022.

En 2019, Statistique Canada a changé la façon dont il recueille l'information sur les mouvements d'aéronefs dans les aéroports au Canada. Pour les années civiles 2020 et 2021, le BST n'a pas été en mesure de communiquer un taux d'accident par mouvement d'aéronef au Canada. Toutefois, des estimations du nombre de mouvements d'aéronefs pour ces années sont maintenant disponibles, et le présent rapport donne 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.

⁷ Les types d'exploitant dans le RAC sont les suivants : Exploitation d'une entreprise de transport aérien (sous-partie 705), Exploitation d'un service aérien de navette (sous-partie 704), Exploitation d'un taxi aérien (sous-partie 703), Opérations de travail aérien (sous-partie 702), Opérations aériennes étrangères (sous-partie 701) et Exploitants privés (sous-partie 604).

Parce que les données sur les mouvements ne sont, pour l'instant, pas classés 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 par rapport aux exploitants de lignes aériennes) ou par type d'aéronef (p. ex. avion, hélicoptère ou hydravion). Par conséquent, il est impossible de calculer les taux d'accidents pour un secteur particulier de l'industrie.

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

Par conséquent, en 2019, le Bureau a recommandé que

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

Recommandation A19-05 du BST

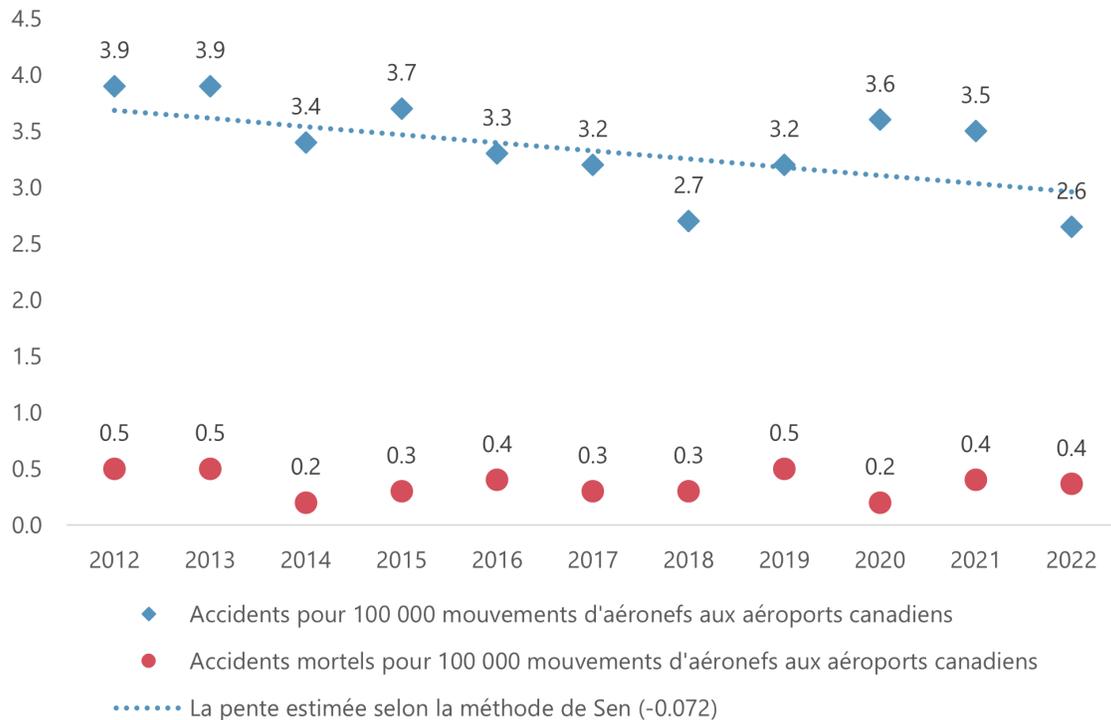
Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs au Canada, pour les aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger

Taux d'accidents général

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. En 2022, on a calculé un taux général de 2,6 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs (tableau 3) en fonction des 138 accidents (nombre inférieur de 14 % par rapport à 2021), au Canada, d'avions et d'hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs), et des quelque 5 211 000 mouvements d'aéronefs aux aéroports canadiens (nombre supérieur de 14 % par rapport à 2021). Il s'agit du plus bas taux d'accidents (par mouvement) enregistré par le BST depuis 2003.

Le taux d'accident pour les aéronefs exploités au Canada suit une tendance générale à la baisse depuis 11 ans. Le taux d'accidents a chuté d'environ 3,9 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2012 à un creux de 2,6 en 2022. Afin de déterminer si le changement du taux était statistiquement significatif, on a employé le coefficient de corrélation tau-b (τ_b) de Kendall et la pente estimée selon la méthode de Sen pour quantifier la tendance du taux d'accident. Le coefficient de corrélation τ_b de Kendall est une mesure non paramétrique de la force et de la direction d'association qui existe entre deux variables. On a calculé le τ_b de Kendall pour la série de valeurs des taux d'événements par année sur 11 ans, de 2012 à 2022. Il y avait une corrélation négative modérée et statistiquement significative qui indique une tendance à la baisse du taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs au cours de cette période ($\tau_b = -0.4909$, $p = 0.0356$). La pente estimée selon la méthode de Sen, soit l'ampleur du changement à la baisse du taux par année, était de $-0,072$ événement par 100 000 heures de vol par année. La figure 7 présente ces données sous forme graphique.

Figure 7. Accidents d'avion et d'hélicoptère par 100 000 mouvements d'aéronefs dans les aéroports canadiens



Accidents mortels

La figure 7 présente également les données de taux d'accidents mortels. Pour les 19 accidents mortels mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs) qui se sont produits au Canada en 2022, le taux d'accidents mortels était de 0,04 par 100 000 mouvements d'aéronefs, ce qui est égal au taux de 2021 de même qu'au taux moyen de 0,4 par 100 000 mouvements d'aéronefs pour la période de 2012 à 2021. On ne constate aucun changement statistiquement significatif dans le taux d'accidents mortels depuis 2012 (τ_b de Kendall = $-0,2000$, $p = 0,3918$).

Décès

En 2022, on a enregistré 28 décès à la suite d'accidents qui se sont produits au Canada et mettaient en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada et à l'étranger (à l'exclusion des ultralégers et des autres types d'aéronefs), soit un taux de 0,5 décès par 100 000 mouvements d'aéronefs. Ce taux de décès est inférieur au taux de 0,6 enregistré en 2021 et équivalent au taux annuel moyen de 2012 à 2021. Il n'y a aucune tendance statistiquement significative (à la hausse ou à la baisse) dans le taux de décès depuis 2011 (τ_b de Kendall = $-0,2364$, $p = 0,3115$) (données non présentées).

Rejet de marchandises dangereuses

Le BST a enregistré 7 accidents en 2022 qui ont entraîné un rejet de marchandises dangereuses (tableau 1). Ce nombre est supérieur à la moyenne de 5 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), chacun de ces deux événements, ainsi que sa phase de vol, sera consigné à des fins statistiques. Les tableaux 11 à 14 montrent, par phase de vol, combien d'accidents se sont produits pour chaque catégorie d'événement, de 2012 à 2022. 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. De plus, environ 30 % des accidents de 2012 à 2022 comprennent des événements dans plus d'une phase de vol, de sorte que le nombre d'accidents qu'indiquent les tableaux et les figures 9 et 10 est plus grand que le nombre total d'accidents.

Les figures 8 et 9 et les tableaux 11 et 12 montrent le nombre d'accidents d'avion et d'hélicoptères par phase de vol et par catégorie d'événement pendant la période de 2012 à 2022. Comparez ces nombres avec le nombre total d'accidents d'avion (1866) et d'accidents d'hélicoptères (309) pendant la même période (tableau 1). Il est évident que le plus grand nombre d'accidents comprend des événements qui se produisent pendant les phases de vol d'atterrissage (1057) et de décollage (457) (tableau 11 et figure 8). De même, les accidents d'hélicoptère (tableau 12 et figure 9) comprennent des événements qui se produisent le plus souvent pendant les phases de vol d'atterrissage (142), de manœuvre⁸ (82) et de décollage (63). Remarquez que pour les avions, même si la phase d'atterrissage produit le plus grand nombre absolu d'accidents, les accidents mortels se produisent le plus souvent pendant les phases de vol de croisière (63) et de décollage (54), à l'exclusion des événements après l'impact (tableau 13 et figure 8). En outre, la phase de manœuvre était associée à la plus grande proportion des accidents mortels (39 sur 119, soit 33 %). De même, pour les hélicoptères, les phases de croisière (19) et de manœuvre (17) sont liées à un plus grand nombre d'accidents mortels au cours des 11 dernières années que les phases d'approche (4) et d'atterrissage (7) (tableau 14 et figure 10).

⁸ Tous les vols ne comprennent pas une phase de manœuvre (c'est-à-dire les vols à basse altitude ou les acrobaties aériennes).

Figure 8. Accidents d'avion comportant des événements durant des phases de vol précises, 2012 à 2022

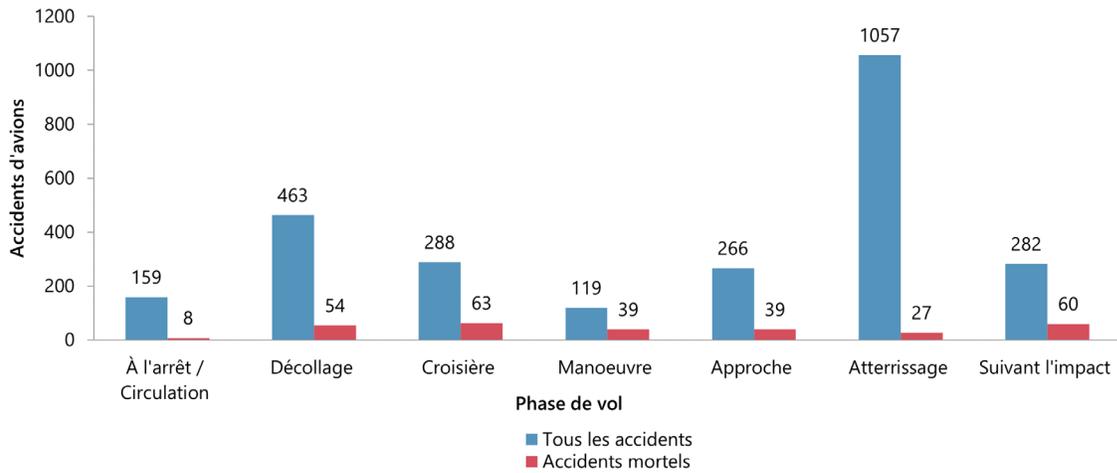
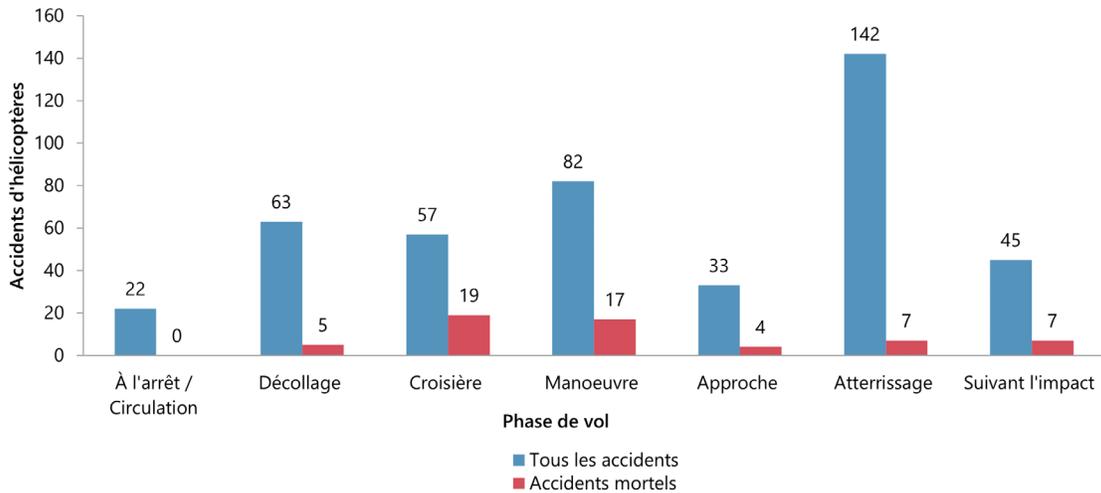


Figure 9. Accidents d'hélicoptère comportant des événements durant des phases de vol précises, 2012 à 2022



Aperçu des incidents

Nombre d'incidents

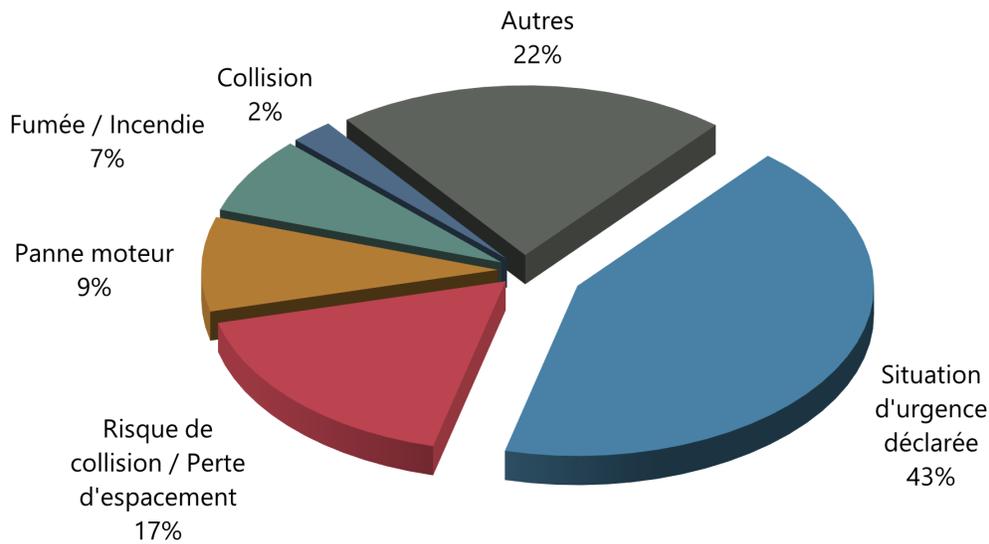
En 2022, on a signalé 724 incidents de transport aérien de toute type conformément au Règlement sur le BST (tableau 9). Ce nombre représente une augmentation de 45 % par rapport aux 500 incidents signalés en 2021, et est inférieur de 1 % seulement à la moyenne de 733 incidents par année de 2012 à 2021.

Avant 2020, le nombre d'accidents a généralement augmenté, ce qui reflétait à la fois une augmentation du nombre de vols commerciaux et l'introduction de la nouvelle réglementation sur la déclaration des incidents au BST entrée en vigueur le 1er 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 2022⁹, 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 (310 incidents) soient toujours la catégorie d'incident la plus souvent signalée en 2022 (tableau 9 et figure 10), il est à noter qu'il s'agit d'une catégorie plus ou moins « fourre-tout » pour tous les incidents où une situation d'urgence est déclarée mais qui n'entrent dans aucune autre catégorie principale (comme elles sont décrites dans le Règlement sur le BST). Les incidents de risque de collision / perte d'espacement (ROC/LOS) (124) ont été deux fois plus fréquents qu'en 2021 et représentaient environ 17 % de tous les incidents en 2022. La proportion d'incidents de panne moteur (65) a diminué en 2022 jusqu'à environ 9 % de tous les incidents. Parmi les types d'incidents restants, on a déclaré que les équipages étaient incapables d'exercer leurs fonctions 47 fois, soit dans 6 % de tous les incidents devant être signalés durant l'année, une hausse par rapport au creux de 16 incidents (3 %) enregistré l'année précédente. Cette dernière catégorie comprend à la fois les équipages de conduite et les équipages de cabine.

⁹ Statistique Canada. Tableau 23-10-0269-01 Indicateurs d'activités sur les transports, Transports Canada
DOI : <https://doi.org/10.25318/2310026901-fra> (dernière consultation le 19 mai 2023).

Figure 10. Incidents signalés dans le transport aérien, par type, 2022



La plupart des incidents de transport aérien (490, ou 68 %) en 2022 se sont produits au Canada et ont mis en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Toutefois, en 2022, 173 incidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada se sont produits à l'extérieur du Canada. Ce nombre est proche du pic de 181 incidents enregistrés en 2017 puis à nouveau en 2019, et dépasse de beaucoup la moyenne de 98 incidents par année au cours des 10 années de 2012 à 2021. Les déclarations de situation d'urgence et le risque de collision / perte d'espacement (ROC/LOS) ont été les deux types d'incidents les plus courants à l'extérieur du Canada mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada (tableau 1). Ces deux types d'incidents ont connu une augmentation de leur fréquence au cours des dernières années. Le BST continuera de surveiller ces tendances à l'avenir.

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

En partie à cause des exigences en matière de signalement stipulées dans le Règlement sur le BST, les services aériens commerciaux ont été la source de 671 (93 %) des 724 incidents signalés au BST en 2022 (tableau 9). Plus de la moitié (415, ou 62 %) d'entre eux mettaient en cause des avions de ligne immatriculés au Canada et exploités en vertu de la sous-partie 705 (exploitation d'une entreprise de transport aérien) du RAC (tableaux 9 et 10). Cela représente une baisse par rapport à un sommet de 614 en 2017, et est inférieur de 6 % à la moyenne de 441 incidents par année de 2012 à 2021 qui mettaient en cause des avions de ligne immatriculés au Canada.

Les exploitants aériens étrangers (sous-partie 701 du RAC) ont été en cause dans 55 incidents en 2022, soit environ 8 % de tous les incidents liés aux services aériens commerciaux. Ce chiffre est inférieur aux

niveaux enregistrés avant la pandémie, malgré que le trafic transfrontalier et international de passagers soit revenu à environ 85 % des niveaux enregistrés avant la pandémie¹⁰.

¹⁰ Statistique Canada. Tableau 23-10-0269-01 Indicateurs d'activités sur les transports, Transports Canada
DOI : <https://doi.org/10.25318/2310026901-fra> (dernière consultation le 19 mai 2023).

Tableaux de données

Tableau 1. Événements de transport aérien devant être signalés selon le type d'événement, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents	291	276	249	251	230	240	201	228	170	191	165
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	267	262	238	232	214	222	180	211	165	184	152
Accidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	8	4	4	10	8	11	11	8	5	6	7
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	17	10	7	9	8	7	11	10	0	1	6
Accidents 1	291	276	249	251	230	240	201	228	170	191	165
Opérations commerciales	92	84	82	74	63	97	66	83	54	63	56
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	5	7	4	9	1	9	8	7	4	4	4
Navette (RAC 704)	5	3	2	3	3	5	1	4	3	1	1
Taxi aérien (RAC 703)	33	33	34	23	26	28	23	26	13	18	12
Travail aérien (RAC 702)	26	21	17	18	16	18	17	21	13	22	19
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	2	2	0	0	0	4	3	1	0	0	1
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	19	17	25	20	17	32	13	25	20	18	17
Autres opérations commerciales	3	1	1	1	1	2	1	0	1	0	2
Opérations privées	185	179	159	172	164	142	134	144	114	127	107
Exploitants privés (RAC 604)	3	4	3	0	5	0	3	1	2	0	0
De loisir	181	175	156	165	152	135	126	137	109	124	103
Autres opérations privées	1	0	0	7	8	7	7	6	3	3	4
État	3	6	4	1	0	0	2	1	1	1	0
Autres opérations / Inconnues	12	9	5	5	3	2	0	0	1	1	2
Accidents 1	291	276	249	251	230	240	201	228	170	191	165
Avion	205	212	176	197	174	178	153	176	133	137	125
Hélicoptère	41	27	34	33	28	27	26	28	16	29	20
Ultraléger	36	23	32	17	22	25	18	19	17	20	15
Other ²	9	15	8	7	6	10	4	6	4	6	6
Aéronefs en cause dans des accidents 1,3	296	280	253	259	234	247	207	231	172	195	166
Avion	209	215	179	202	178	184	159	178	135	140	125
Hélicoptère	42	27	34	33	28	27	26	28	16	29	20
Ultraléger	36	23	32	17	22	25	18	19	17	20	15
Other ²	9	15	8	7	6	11	4	6	4	6	6
Fatal accidents¹	42	38	14	29	29	22	23	33	12	22	24
Avion	25	25	12	20	22	18	17	27	7	14	16
Hélicoptère	7	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3
Ultraléger	8	4	2	4	4	1	2	3	3	3	4
Autre ²	2	4	0	0	1	1	0	1	0	0	1
Personnes mortellement blessées dans des accidents devant être signalés	63	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34
Personnes gravement blessées dans des accidents devant être signalés	48	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35
Accidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	17	10	7	9	8	7	11	10	0	1	6
Accidents mortels	1	2	2	3	1	0	0	4	0	0	2
Personnes mortellement blessées	1	2	4	4	7	0	0	11	0	0	2
Personnes gravement blessés	4	0	1	0	0	0	4	1	0	0	2
Événements avec fuite de marchandises dangereuses	1	4	4	6	7	8	7	8	1	8	7
Incidents 4	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés au Canada	482	541	599	653	620	685	608	654	319	402	490
Incidents à l'étranger d'aéronefs immatriculés au Canada	48	38	55	58	117	181	161	181	66	72	173
Incidents au Canada d'aéronefs immatriculés à l'étranger	138	129	102	106	117	106	115	113	43	30	70
Incidents 4	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Risque de collision / Perte d'espace	102	115	94	111	139	172	141	138	49	62	124
Déclaration d'une situation d'urgence	266	294	313	333	311	348	340	366	190	205	310
Panne moteur	92	83	104	110	110	98	91	103	50	83	65
Fumée/Incendie	71	67	89	87	85	100	99	91	25	44	53
Abordage	5	15	16	8	18	24	26	31	8	7	17
Autre	109	115	125	140	170	197	163	186	99	99	155

Données produites le 13 mars 2023

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

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

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

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

Tableau 2. Événements de transport aérien mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada selon le type d'aéronef et d'opération aérienne, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents 1,2	239	243	212	227	200	208	173	200	153	170	145
Accidents d'avion	191	204	170	190	167	171	143	168	133	136	119
Opérations commerciales	62	58	55	51	42	71	46	66	45	43	39
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	5	7	4	9	1	9	8	7	4	4	4
Navette (RAC 704)	5	3	1	3	3	5	1	4	3	1	1
Taxi aérien (RAC 703)	19	19	19	12	16	18	18	21	10	11	8
Travail aérien (RAC 702)	14	12	8	10	7	12	6	11	8	9	10
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	18	16	23	16	16	27	12	23	20	18	16
Autres opérations commerciales	1	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0
Opérations privées	122	139	111	138	122	101	96	101	88	93	79
Exploitants privés (RAC 604)	0	3	1	0	5	0	3	1	2	0	0
De loisir	121	136	110	132	114	98	92	97	83	91	78
Autres opérations privées	1	0	0	6	4	3	2	3	3	2	1
État	1	2	3	1	0	0	2	1	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	6	7	2	1	3	0	0	0	0	0	1
Accidents d'hélicoptère	41	27	34	32	27	27	26	27	16	29	20
Opérations commerciales	28	22	26	23	18	22	17	16	9	20	14
Opérations privées	10	4	7	9	9	5	9	11	6	9	6
État	2	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Autres opérations / Inconnues	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'aéronefs autres 3	7	13	8	7	6	10	4	6	4	6	6
Fatal accidents^{1,2}	33	32	10	23	24	21	21	26	9	19	18
Accidents d'avion	25	24	10	18	21	18	17	23	7	14	14
Opérations commerciales	6	8	2	6	3	7	4	8	1	2	5
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	3	5	1	3	1	1	2	6	1	0	1
Travail aérien (RAC 702)	2	1	1	2	1	2	2	1	0	2	3
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	1	0	1	1	3	0	1	0	0	1
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	17	14	8	13	18	11	13	15	6	12	9
Exploitants privés (RAC 604)	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
De loisir	17	13	8	13	16	10	13	15	6	12	9
Autres opérations privées	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'hélicoptère	7	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3
Opérations commerciales	5	6	0	4	1	2	1	1	1	4	2
Opérations privées	1	0	0	1	1	0	3	2	1	1	1
État	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Accidents d'aéronefs autres 3	1	3	0	0	1	1	0	1	0	0	1
Personnes fatallly injured²	54	59	15	40	34	33	36	54	13	28	27
Personnes gravement blessées dans des accidents 2	38	19	28	28	17	27	21	26	14	36	30
Incidents 2,4	530	579	654	711	737	866	769	835	385	473	663
Risque de collision / Perte d'espace	92	105	84	101	127	159	134	128	48	61	122
Déclaration d'une situation d'urgence	200	231	277	290	263	316	298	318	170	192	267
Panne moteur	77	70	94	102	102	88	79	96	44	78	62
Fumée/Incendie	59	55	76	79	75	95	85	83	21	41	48
Abordage	4	14	15	7	16	23	21	27	8	7	17
Autre	98	104	108	132	154	185	152	183	94	94	147
Accidents d'ultralégers	36	23	31	16	22	25	18	19	17	20	15
Accidents mortels	8	4	2	3	4	1	2	3	3	3	4
Décès	8	4	2	3	4	1	2	5	3	3	5
Blessures graves	6	3	6	3	1	6	3	4	4	8	3

Données produites le 13 mars 2023

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

² Exclut les ultralégers.

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

⁴ En vertu du Règlement sur le BST de 2014, les incidents d'aviation devant être signalés concernent a) les aéronefs d'une masse maximale

homologuée au décollage supérieure à 2250 kg (antérieurement 5700 kg); b) les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne délivré en vertu de la partie VII du Règlement de l'aviation canadien.

Tableau 3. Taux d'accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs¹, par des aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger, de 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents	238	235	206	220	196	195	167	196	145	160	138
Accidents mortels	31	28	11	21	23	18	17	29	9	17	19
Décès	52	52	17	39	37	30	26	63	13	26	28
Aircraft movements ² (thousands)	6157	6024	6010	6016	6023	6136	6295	6135	4069	4566	5211
Accidents per 100 000 aircraft movements	3,9	3,9	3,4	3,7	3,3	3,2	2,7	3,2	3,6	3,5	2,6
Accidents mortels par 100 000 mouvements d'aéronefs	0,5	0,5	0,2	0,3	0,4	0,3	0,3	0,5	0,2	0,4	0,4
Décès par 100 000 mouvements d'aéronefs	0,8	0,9	0,3	0,6	0,6	0,5	0,4	1,0	0,3	0,6	0,5

Données produites le 13 mars 2023

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

² Statistique Canada. Tableau 23-10-0296-01 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol, dans les aéroports offrant des services de NAV CANADA et d'autres aéroports sélectionnés, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310029601-fra>; Tableau 23-10-0003-01 Mouvements d'aéronefs, par mouvements civils et militaires, dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de NAV CANADA, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310000301-fra>; Tableau 23-10-0010-01 Mouvements d'aéronefs, par mouvements civils et militaires, dans les aéroports dotés d'une station d'information de vol de NAV CANADA, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310001001-fra>; Tableau 23-10-0016-01 Mouvements d'aéronefs, par classe de vol et type d'exploitation, aéroports sans tour de contrôle de la circulation aérienne, mensuel. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310001601-fra>.

Tableau 4. Personnes mortellement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Personnes mortellement blessées	63	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	61	57	15	39	35	32	28	57	16	29	32
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	1	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	1	2	4	4	7	0	0	11	0	0	2
Personnes mortellement blessées	63	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34
Opérations commerciales	18	29	4	20	6	15	9	25	2	8	10
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	12	19	2	12	1	1	5	21	1	1	3
Travail aérien (RAC 702)	3	4	2	6	2	7	4	3	1	7	6
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	1	1	0	2	3	5	0	1	0	0	1
Autres opérations commerciales	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Opérations privées	37	33	17	28	39	19	29	45	14	23	24
Exploitants privés (RAC 604)	0	1	0	0	4	0	1	0	0	0	0
De loisir	37	32	17	28	27	17	29	43	14	23	24
Autres opérations privées	0	0	0	0	8	2	0	2	0	0	0
État	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	7	3	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Membres d'équipage mortellement blessés	40	44	15	29	25	26	20	34	11	18	24
Opérations commerciales	11	21	3	10	3	11	3	10	2	4	7
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	7	14	1	4	1	1	0	8	1	0	1
Travail aérien (RAC 702)	2	4	2	4	1	4	3	1	1	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)	1	1	0	2	1	5	0	1	0	0	1
Autres opérations commerciales	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Opérations privées	25	21	12	20	22	15	17	24	9	14	17
Exploitants privés (RAC 604)	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0
De loisir	25	20	12	20	18	14	17	22	9	14	17
Autres opérations privées	0	0	0	0	3	1	0	2	0	0	0
État	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	3	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Passagers mortellement blessés	22	20	6	18	20	8	18	36	5	11	10
Opérations commerciales	6	8	1	10	3	4	6	15	0	3	3
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Navette (RAC 704)	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	5	5	1	8	0	0	5	13	0	0	2
Travail aérien (RAC 702)	0	0	0	2	1	3	1	2	0	3	1
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Autres opérations commerciales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	12	11	5	8	17	4	12	21	5	8	7
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
De loisir	12	11	5	8	9	3	12	21	5	8	7
Autres opérations privées	0	0	0	0	5	1	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes au sol mortellement blessées	1	1	0	2	0						
Personnes mortellement blessées	63	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34
Avion	44	46	19	35	37	27	30	60	11	18	25
Hélicoptère	9	12	0	8	3	5	6	5	2	10	3
Ultraléger	8	4	2	4	4	1	2	5	3	3	5
Autre aéronef	2	7	0	0	1	1	0	2	0	0	1

Données produites le 13 mars 2023

Tableau 5. Personnes gravement blessées dans des accidents de transport aérien selon le type d'opération aérienne, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Personnes gravement blessés	48	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	39	22	34	28	17	31	23	27	15	42	30
À l'étranger, liées à un accident d'aéronef immatriculé au Canada	5	0	0	3	1	2	1	3	3	2	3
Au Canada, liées à un accident d'aéronef immatriculé à l'étranger	4	0	1	0	0	0	4	1	0	0	2
Personnes gravement blessés	48	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35
Opérations commerciales	22	11	10	15	8	13	17	13	4	13	11
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	1	0	0	3	2	8	4	1	1	3	3
Navette (RAC 704)	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	15	6	5	8	4	0	9	8	0	1	4
Travail aérien (RAC 702)	1	3	3	3	2	2	2	2	1	8	4
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	2	1	0	2	1	2	1	1	0
Autres opérations commerciales	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Opérations privées	26	10	23	16	10	20	11	18	13	31	24
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	26	10	23	14	9	19	8	18	13	31	24
Autres opérations privées	0	0	0	2	1	1	3	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
Membres d'équipage gravement blessés	24	13	23	17	8	22	19	16	13	31	21
Opérations commerciales	6	4	5	6	3	8	10	2	3	12	5
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	1	0	3	3	0	1	3	2
Navette (RAC 704)	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	1	2	2	2	2	0	3	0	0	0	2
Travail aérien (RAC 702)	1	2	1	3	1	2	2	1	1	8	1
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	2	0	0	2	1	1	1	1	0
Autres opérations commerciales	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Opérations privées	18	8	17	11	5	14	9	14	9	19	16
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	18	8	17	9	5	14	7	14	9	19	16
Autres opérations privées	0	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Passagers gravement blessés	23	8	11	14	8	11	9	13	4	13	13
Opérations commerciales	15	6	5	9	4	5	7	9	1	1	6
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	0	0	0	2	2	5	1	0	0	0	1
Navette (RAC 704)	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Taxi aérien (RAC 703)	14	4	3	6	2	0	6	7	0	1	2
Travail aérien (RAC 702)	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	3
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Autres opérations commerciales	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Opérations privées	8	2	5	5	4	6	2	4	3	12	7
Exploitants privés (RAC 604)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
De loisir	8	2	5	5	4	5	1	4	3	12	7
Autres opérations privées	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Personnes au sol gravement blessées	1	1	1	0	2	0	0	2	1	0	1
Personnes gravement blessés	48	22	35	31	18	33	28	31	18	44	35
Avion	31	13	21	23	10	23	23	26	10	25	25
Hélicoptère	7	6	6	5	6	3	2	1	3	8	6
Ultraléger	6	3	7	3	1	6	3	4	4	8	3
Autre aéronef	4	0	1	0	1	1	0	0	1	3	1

Tableau 6. Accidents mettant en cause des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada selon le type d'opération aérienne, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents d'avion	191	204	170	190	167	171	143	168	133	136	119
Entraînement	27	24	27	16	20	31	14	28	23	18	22
Loisirs/Voyage	109	127	96	125	112	92	83	83	74	85	65
Affaires	4	2	9	1	3	1	7	5	4	3	2
Gestion des feux de forêt	2	3	2	2	1	0	1	2	1	4	2
Essai/Démonstration/Convoyage	4	4	5	2	2	4	1	3	2	3	1
Épandage	3	7	4	5	6	6	5	6	8	1	6
Inspection	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	2
Transport aérien	28	26	22	22	16	27	26	29	15	14	14
Ambulance aérienne	1	0	1	0	3	1	1	1	1	2	0
Excursion aérienne	6	1	1	1	0	1	1	2	0	1	0
Autres opérations / Inconnues	8	11	4	16	5	8	6	9	5	5	5
Accidents d'avion mortels	25	24	10	18	21	18	17	23	7	14	14
Entraînement	1	2	1	1	1	3	0	1	1	1	2
Loisirs/Voyage	16	11	7	12	15	9	12	12	5	10	7
Affaires	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
Essai/Démonstration/Convoyage	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0
Épandage	0	1	0	0	2	1	1	0	0	0	2
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Transport aérien	4	5	1	2	1	2	2	6	1	0	1
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	3	3	0	2	0	3	2	2	0	2	1
Accidents d'hélicoptère	41	27	34	32	27	27	26	27	16	29	20
Entraînement	1	1	2	5	1	7	1	2	0	1	2
Loisirs/Voyage	8	2	7	8	9	4	6	9	6	6	3
Affaires	3	1	0	1	0	0	2	1	0	1	1
Gestion des feux de forêt	1	3	0	2	0	2	2	1	1	3	1
Essai/Démonstration/Convoyage	0	1	0	0	0	0	1	0	0	2	1
Épandage	5	0	1	2	1	3	1	3	2	1	4
Inspection	2	2	3	0	1	0	1	0	0	0	0
Transport aérien	9	8	18	9	7	3	3	9	2	6	3
Ambulance aérienne	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	10	7	2	4	8	6	8	2	5	9	5
Accidents d'hélicoptère mortels	7	6	0	5	2	2	4	3	2	5	3
Entraînement	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Loisirs/Voyage	0	0	0	0	1	0	2	2	1	1	1
Affaires	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Gestion des feux de forêt	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Essai/Démonstration/Convoyage	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Épandage	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Inspection	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	1	3	0	3	0	0	0	1	0	1	0
Ambulance aérienne	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres opérations / Inconnues	3	1	0	0	1	1	1	0	1	2	2

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

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

Tableau 7. Accidents de transport aérien mortels et décès au Canada et à l'étranger, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents	291	276	249	251	230	240	201	228	170	191	165
Terre-Neuve-et-Labrador	5	3	5	6	5	4	4	3	2	4	4
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1
Nouvelle-Écosse	5	5	3	6	2	3	2	1	1	2	0
Nouveau-Brunswick	3	2	6	2	5	7	1	8	2	2	0
Québec	71	66	69	51	34	44	31	50	33	45	33
Ontario	67	72	67	74	50	62	53	53	39	35	48
Manitoba	18	13	12	14	17	10	7	17	9	6	9
Saskatchewan	9	19	12	13	10	13	13	12	17	8	14
Alberta	35	29	33	23	38	35	32	29	25	29	18
Colombie-Britannique	54	51	30	42	53	39	36	39	34	46	28
Yukon	8	4	4	6	2	4	4	3	0	3	2
Territoires du Nord-Ouest	5	3	3	2	3	2	5	4	1	2	1
Nunavut	3	4	1	2	3	3	1	1	2	3	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0
À l'étranger	8	4	4	10	8	11	11	8	5	6	7
Accidents mortels	42	38	14	29	29	22	23	33	12	22	24
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	1	0	0	0	2	1	1	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0
Québec	10	5	2	7	7	4	2	9	4	6	5
Ontario	10	9	5	6	5	4	6	6	1	5	10
Manitoba	3	2	0	1	1	3	0	1	0	0	1
Saskatchewan	1	2	1	2	2	2	1	0	0	0	1
Alberta	6	4	1	3	4	3	5	5	3	4	3
Colombie-Britannique	9	10	2	4	8	3	4	5	3	2	3
Yukon	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	3	1	4	1	2	4	1	0	2	0
Personnes mortellement blessées	63	65	21	47	45	34	38	70	16	31	34
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	1	0	0	0	8	1	2	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0
Québec	11	5	2	16	15	6	4	14	5	7	6
Ontario	19	19	8	10	5	9	8	16	1	6	15
Manitoba	4	5	0	1	2	4	0	3	0	0	1
Saskatchewan	5	3	2	3	2	3	1	0	0	0	2
Alberta	6	5	1	4	4	5	6	8	6	7	4
Colombie-Britannique	15	17	3	7	12	4	6	12	3	3	5
Yukon	1	0	0	0	0	1	0	4	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	0	0	0	0	3	2	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0

Tableau 8. Accidents et accidents mortels au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accidents	239	243	212	227	200	208	173	200	153	170	145
Terre-Neuve-et-Labrador	5	3	4	6	4	3	2	2	2	3	1
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Nouvelle-Écosse	3	5	2	5	2	2	1	1	1	2	0
Nouveau-Brunswick	3	2	6	2	5	5	1	8	2	2	0
Québec	52	57	57	44	28	39	28	41	29	40	30
Ontario	54	59	53	66	43	51	44	46	32	27	39
Manitoba	15	13	11	13	17	10	7	12	9	6	8
Saskatchewan	8	18	10	12	10	12	13	12	16	8	14
Alberta	30	27	31	21	36	30	27	27	23	27	16
Colombie-Britannique	46	44	27	39	43	35	30	36	32	42	27
Yukon	7	4	4	6	1	4	2	2	0	2	1
Territoires du Nord-Ouest	5	3	2	2	3	2	5	4	1	2	1
Nunavut	3	3	1	1	2	3	1	1	2	3	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0
À l'étranger	8	4	4	10	6	11	11	8	4	6	7
Accidents mortels	33	32	10	23	24	21	21	26	9	19	18
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0
Québec	4	3	1	6	5	4	2	5	3	5	3
Ontario	9	6	3	5	3	4	5	5	0	3	8
Manitoba	3	2	0	0	1	3	0	1	0	0	1
Saskatchewan	1	2	1	2	2	2	1	0	0	0	1
Alberta	5	4	1	3	4	3	4	5	2	4	2
Colombie-Britannique	8	9	2	2	7	2	4	5	3	2	3
Yukon	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	3	1	4	1	2	4	1	0	2	0
Personnes mortellement blessées	54	59	15	40	34	33	36	54	13	28	27
Terre-Neuve-et-Labrador	0	0	0	1	0	0	0	7	1	2	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nouveau-Brunswick	0	0	2	0	2	0	0	1	0	0	0
Québec	5	3	1	15	7	6	4	8	4	6	4
Ontario	18	16	4	9	3	9	7	9	0	4	13
Manitoba	4	5	0	0	2	4	0	3	0	0	1
Saskatchewan	5	3	2	3	2	3	1	0	0	0	2
Alberta	5	5	1	4	4	5	5	8	5	7	2
Colombie-Britannique	14	16	3	4	11	3	6	12	3	3	5
Yukon	1	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	0	0	0	0	3	2	0	0	0
Nunavut	1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
À l'étranger	1	6	2	4	3	2	10	2	0	2	0

Données produites le 13 mars 2023

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

Tableau 9. Incidents d'aéronefs devant être signalés selon le type d'opération aérienne¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Incidents 1	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Risque de collision / Perte d'espace	102	115	94	111	139	172	141	138	49	62	124
Déclaration d'une situation d'urgence	266	294	313	333	311	348	340	366	190	205	310
Panne moteur	92	83	104	110	110	98	91	103	50	83	65
Fumée/Incendie	71	67	89	87	85	100	99	91	25	44	53
Abordage	5	15	16	8	18	24	26	31	8	7	17
Difficultés de maîtrise	33	25	40	29	35	34	41	25	25	24	39
Incapacité de l'équipage	40	58	37	46	66	78	57	87	34	16	47
Marchandises dangereuses	1	3	4	0	2	0	2	0	0	3	0
Dépressurisation	15	14	12	16	14	21	13	23	5	16	14
Manque de carburant	7	2	6	17	15	17	10	5	3	3	5
Sortie de l'aire d'atterrissage	10	9	20	17	19	22	11	9	10	10	17
Erreur de carburant	0	0	0	0	1	3	0	3	4	3	1
Largage de la charge	1	4	5	14	15	21	23	28	11	17	22
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	2	0	1	1	3	1	0	1	0	0	0
Incidents 1,2	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Opérations commerciales	609	656	699	741	785	888	815	869	393	461	671
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	409	450	429	437	490	614	547	572	220	246	415
Navette (RAC 704)	83	95	106	87	79	73	60	67	50	51	56
Taxi aérien (RAC 703)	22	30	79	114	104	102	90	104	59	83	93
Travail aérien (RAC 702)	11	12	34	48	43	55	55	59	35	56	56
Opérations aériennes étrangères (RAC 701)	117	113	82	75	94	80	91	86	32	27	55
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	3	4	5	6	12	11	7	13	7	8	7
Autres opérations commerciales	1	1	0	2	5	1	2	4	2	2	5
Opérations privées	35	31	37	52	45	56	51	56	27	38	51
Exploitants privés (RAC 604)	20	18	22	19	19	32	19	25	12	18	27
De loisir	15	13	14	15	14	11	9	10	6	15	14
Autres opérations privées	0	0	1	18	12	13	23	22	10	6	10
État	20	20	13	15	8	15	11	8	5	7	9
Autres opérations / Inconnues	4	4	12	15	22	13	12	12	2	3	5
Incidents 1,2	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Avion	633	673	715	749	795	892	819	842	400	458	684
Hélicoptère	17	20	30	47	38	52	43	77	21	41	41
Ultralight/Other aircraft type ³	0	0	3	8	7	4	4	6	0	1	1
Aircraft involved in incidents^{1,4}	742	800	830	887	957	1063	970	1016	452	533	772
Avion	725	780	797	832	912	1006	921	931	431	491	730
Hélicoptère	17	20	30	47	38	53	45	79	21	41	41
Ultralight / Other aircraft type ³	0	0	3	8	7	4	4	6	0	1	1
Incidents 1	645	689	741	789	833	939	860	915	421	500	724
Terre-Neuve-et-Labrador	17	29	22	30	31	27	35	29	11	16	21
Île-du-Prince-Édouard	0	2	0	1	4	1	2	1	1	1	3
Nouvelle-Écosse	17	11	22	19	17	22	28	28	13	6	11
Nouveau-Brunswick	7	7	8	9	9	4	7	11	3	6	6
Québec	107	122	89	116	109	139	141	147	75	76	108
Ontario	155	166	157	152	166	230	144	166	89	115	133
Manitoba	31	31	51	54	47	49	43	44	26	42	34
Saskatchewan	18	27	32	21	25	19	16	24	15	19	20
Alberta	81	103	98	117	110	107	104	106	43	40	62
Colombie-Britannique	101	99	132	154	137	101	123	129	56	75	88
Yukon	4	5	6	6	5	5	2	8	1	6	2
Territoires du Nord-Ouest	17	16	25	17	9	20	22	9	11	12	16
Nunavut	19	10	20	15	15	15	19	15	4	11	21
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	23	23	24	20	32	19	14	17	7	3	25
À l'étranger	48	38	55	58	117	181	161	181	66	72	173

Données produites le 13 mars 2023

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

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

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

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

Tableau 10. Incidents devant être signalés¹ au Canada et à l'étranger mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Incidents 1	530	579	654	711	737	866	769	835	385	473	663
Risque de collision / Perte d'espace	92	105	84	101	127	159	134	128	48	61	122
Déclaration d'une situation d'urgence	200	231	277	290	263	316	298	318	170	192	267
Panne moteur	77	70	94	102	102	88	79	96	44	78	62
Fumée/Incendie	59	55	76	79	75	95	85	83	21	41	48
Abordage	4	14	15	7	16	23	21	27	8	7	17
Difficultés de maîtrise	31	22	36	28	30	33	40	25	24	24	37
Incapacité de l'équipage	38	56	35	44	65	74	55	86	30	15	46
Marchandises dangereuses	1	3	3	0	2	0	2	0	0	2	0
Dépressurisation	13	10	10	14	13	19	11	23	5	15	11
Manque de carburant	4	2	3	15	11	16	5	4	3	3	5
Sortie de l'aire d'atterrissage	9	7	17	17	14	18	10	8	10	10	16
Erreur de carburant	0	0	0	0	1	3	0	3	4	3	1
Largage de la charge	1	4	4	13	15	21	23	28	11	17	22
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	0	0	1	3	1	0	1	0	0	0
Incidents by operator type^{1,2}	530	579	654	711	737	866	769	835	385	473	663
Opérations commerciales	504	552	622	674	705	825	741	799	363	437	620
Entreprise de transport aérien (RAC 705)	409	449	427	436	489	613	546	571	218	246	414
Navette (RAC 704)	83	95	106	87	79	73	60	67	50	51	56
Taxi aérien (RAC 703)	21	30	79	114	104	102	90	104	58	83	93
Travail aérien (RAC 702)	11	12	31	47	43	55	55	59	35	56	56
Unités de formation au pilotage (RAC 406)	3	4	5	6	12	11	7	13	7	8	7
Autres opérations commerciales	0	0	0	1	2	0	1	3	1	2	5
Opérations privées	28	25	29	40	37	48	33	45	22	35	45
Exploitants privés (RAC 604)	14	13	17	16	19	32	19	24	12	18	27
De loisir	14	12	11	14	12	11	8	10	6	14	14
Autres opérations privées	0	0	1	10	6	5	6	12	5	4	4
État	17	19	11	15	6	13	10	8	5	7	8
Autres opérations / Inconnues	2	4	9	14	14	10	12	10	1	3	1
Incidents 1,2	530	579	654	711	737	866	769	835	385	473	663
Avion	519	563	631	672	699	819	728	762	364	432	623
Hélicoptère	16	20	27	46	38	52	43	77	21	41	41
Ultralight / Other aircraft type ³	0	0	3	8	6	4	4	6	0	0	1
Aircraft involved in incidents^{1,4}	619	681	730	800	843	981	874	927	415	505	709
Avion	603	661	700	746	799	924	825	842	394	464	667
Hélicoptère	16	20	27	46	38	53	45	79	21	41	41
Ultralight / Other aircraft type ³	0	0	3	8	6	4	4	6	0	0	1
Incidents by province/territory¹	530	579	654	711	737	866	769	835	385	473	663
Terre-Neuve-et-Labrador	10	17	13	20	22	22	22	15	8	14	19
Île-du-Prince-Édouard	0	1	0	1	4	1	2	1	1	1	3
Nouvelle-Écosse	9	9	19	17	12	17	20	26	11	5	8
Nouveau-Brunswick	7	4	6	9	9	3	6	8	2	6	6
Québec	84	96	81	103	99	127	122	125	68	73	103
Ontario	127	142	139	141	148	202	129	146	85	109	117
Manitoba	30	27	45	51	44	47	38	44	25	40	32
Saskatchewan	14	26	27	19	25	18	14	24	13	19	19
Alberta	75	93	93	110	103	102	97	100	38	35	55
Colombie-Britannique	87	93	125	137	118	100	114	124	52	71	83
Yukon	3	3	5	6	5	3	2	8	1	5	1
Territoires du Nord-Ouest	17	16	25	17	8	20	21	8	10	12	16
Nunavut	15	10	16	14	15	14	16	14	3	10	19
Autres espaces aériens dont le contrôle de la circulation aérienne est assuré par le Canada	4	4	5	8	8	9	5	11	2	1	9
À l'étranger	48	38	55	58	117	181	161	181	66	72	173

Données produites le 13 mars 2023

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

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

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

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

Tableau 11. Accidents d'avion selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
À l'arrêt / Circulation	17	23	16	19	16	20	13	14	4	6	11	159
Collision avec un objet	7	8	6	3	5	9	6	5	1	5	6	61
Collision avec un aéronef en mouvement	2	1	3	5	4	3	3	2	1	3	0	27
Piqué/Capotage	3	5	1	3	2	2	0	1	0	0	6	23
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	2	1	2	1	3	1	2	0	0	0	12
Perte de maîtrise	3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8
Autres	9	11	9	12	13	14	10	10	3	4	7	102
Décollage	54	40	48	53	47	45	35	48	30	40	23	463
Collision avec le relief	21	11	10	18	13	15	7	14	4	12	4	129
Perte de maîtrise	17	7	18	9	11	7	5	11	3	11	1	100
Collision avec un objet	17	8	11	18	12	8	11	17	12	10	7	131
Décollage/Atterrissage	19	9	11	11	14	16	11	11	8	13	7	130
Perte de puissance	6	13	16	12	10	11	5	12	6	2	3	96
Autres	33	26	34	50	30	35	31	38	28	36	21	362
En route	30	34	23	29	19	34	27	28	24	20	20	288
Perte de puissance	15	15	14	8	12	15	11	12	8	5	8	123
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	9	8	7	5	4	5	6	8	4	6	3	65
Collision avec le relief	7	10	5	4	5	5	5	6	3	3	5	58
Composant/Système	2	3	2	3	0	3	1	2	3	1	1	21
Autres	14	18	14	26	8	24	22	21	19	15	14	195
Manceuvre	11	12	4	11	13	11	12	15	14	4	12	119
Collision avec le relief	8	7	1	7	6	7	4	5	6	1	8	60
Perte de maîtrise	4	1	1	2	4	5	4	0	3	1	3	28
Collision avec un objet	1	2	1	2	3	1	2	5	3	0	4	24
Perte de puissance	1	0	0	1	2	1	1	1	2	1	3	13
Autres	2	5	3	4	6	2	8	12	7	3	9	61
Approche	21	32	28	25	17	21	25	27	24	20	26	266
Collision avec le relief	6	6	7	10	4	7	5	8	1	3	13	70
Perte de puissance	0	11	6	2	3	6	6	5	6	3	6	54
Collision avec un objet	1	7	9	7	6	7	3	2	5	0	7	54
Composant/Système	3	3	4	2	0	2	3	3	2	1	0	23
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	2	7	7	1	1	4	5	7	4	2	2	42
Perte de maîtrise	4	5	1	4	1	0	1	5	0	2	6	29
Autres	14	10	9	18	12	13	18	21	18	16	13	162
Atterrissage	111	116	99	118	113	95	92	93	80	83	57	1057
Hors piste/Sortie de piste	26	28	14	30	30	21	17	23	20	18	16	243
Collision avec un objet	26	18	20	29	24	23	29	25	18	19	14	245
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	22	25	17	27	27	23	19	17	18	18	7	220
Piqué/Capotage	20	20	17	27	33	29	23	21	19	25	14	248
Perte de maîtrise	27	19	22	2	3	6	3	4	0	3	4	93
Atterrissage brutal	20	13	14	10	17	19	16	17	7	11	4	148
Collision avec le relief	18	12	21	20	12	7	11	10	8	4	6	129
Train d'atterrissage non sorti	7	10	7	10	9	4	5	7	1	3	2	65
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	9	11	5	12	18	18	7	7	9	7	7	110
Autres	42	45	28	77	77	50	58	53	53	50	31	564
Après l'impact	19	13	16	37	57	41	44	31	9	6	9	282
Incendie/Explosion/Fumée	7	7	6	13	9	5	7	5	4	0	2	65
Autres	12	6	12	24	49	37	38	26	5	6	7	222

Données produites le 13 mars 2023

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

Tableau 12. Accidents d'hélicoptère selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
À l'arrêt / Circulation	4	1	4	2	0	1	4	3	0	2	1	22
Collision avec le relief	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	3
Perte de maîtrise	0	0	2	1	0	0	0	2	0	1	0	6
Collision avec un objet	0	0	2	1	0	1	1	1	0	0	0	6
Autres	4	1	4	0	0	0	4	2	0	2	1	18
Décollage	7	7	9	4	6	5	5	6	1	8	5	63
Perte de maîtrise	2	0	5	1	4	4	1	3	0	4	1	25
Collision avec le relief	1	2	1	2	1	1	2	2	0	1	1	14
Collision avec un objet	4	2	2	1	0	1	2	3	0	2	1	18
Perte de puissance	0	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	5
Autres	2	2	4	1	3	2	2	4	1	6	2	29
En route	9	5	7	4	5	3	6	4	5	7	2	57
Collision avec le relief	3	1	3	1	1	1	2	2	1	2	0	17
Perte de puissance	3	1	1	1	3	0	1	1	1	2	0	14
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	4
Composant/Système	0	1	0	1	0	0	0	1	0	2	0	5
Autres	6	4	5	3	4	3	5	1	5	6	2	44
Manœuvre	11	8	4	8	8	7	4	9	5	10	8	82
Collision avec le relief	5	5	2	3	5	3	2	2	2	3	4	36
Perte de maîtrise	3	2	2	2	3	4	0	2	2	4	2	26
Collision avec un objet	3	2	1	1	3	3	1	4	1	2	1	22
Événement lié à l'exploitation	2	1	0	2	5	3	1	6	1	1	0	22
Perte de puissance	2	1	0	2	1	1	0	1	0	0	0	8
Autres	6	2	2	5	5	5	2	7	4	4	5	47
Approche	7	3	3	3	5	2	2	2	1	3	2	33
Collision avec le relief	1	0	0	0	1	0	0	0	0	2	0	4
Perte de puissance	2	0	1	1	3	0	0	0	0	1	0	8
Perte de maîtrise	1	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	7
Collision avec un objet	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	3
Autres	5	3	2	2	4	1	1	2	1	2	2	25
Atterrissage	13	12	12	18	16	13	12	12	9	13	12	142
Atterrissage brutal	4	1	3	1	0	1	2	0	0	0	2	14
Collision avec le relief	4	0	3	6	0	0	2	1	1	0	3	20
Perte de maîtrise	1	2	4	6	2	1	2	3	6	2	4	33
Collision avec un objet	2	5	5	1	4	3	6	2	5	2	0	35
Autres	4	9	5	10	4	5	5	7	5	3	4	61
Après l'impact	2	3	2	5	11	1	6	5	2	5	3	45
Incendie/Explosion/Fumée	1	2	0	1	0	0	0	3	2	2	0	11
Autres	1	1	2	4	11	1	6	4	0	4	3	37

Données produites le 13 mars 2023

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

Tableau 13. Accidents d'avion mortels selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
À l'arrêt / Circulation	1	1	0	1	2	1	0	1	1	0	0	8
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	1	0	1	2	1	0	1	1	0	0	8
Décollage	6	4	2	9	5	6	5	7	1	7	2	54
Collision avec le relief	4	3	0	4	4	5	2	5	0	6	1	34
Perte de maîtrise	2	2	1	4	4	2	2	2	0	3	0	22
Collision avec un objet	2	0	0	1	0	1	1	1	0	0	1	7
Décollage/Atterrissage	1	1	1	0	0	1	0	0	1	1	0	6
Perte de puissance	0	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	5
Autres	3	2	0	7	1	4	4	3	1	5	2	32
En route	8	9	3	7	5	5	6	10	2	4	4	63
Perte de puissance	1	0	0	0	2	0	1	2	0	0	0	6
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	3
Collision avec le relief	6	7	3	4	4	3	5	6	1	3	2	44
Composant/Système	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Autres	2	5	1	6	2	4	5	7	1	3	3	39
Manœuvre	4	3	2	4	5	4	5	4	4	0	4	39
Collision avec le relief	4	2	1	4	4	4	3	4	3	0	4	33
Perte de maîtrise	2	0	1	0	2	2	4	0	1	0	2	14
Collision avec un objet	0	0	0	1	1	1	0	0	1	0	1	5
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	1	1	0	1	1	3	2	1	0	3	13
Approche	5	5	1	5	4	4	4	4	0	1	6	39
Collision avec le relief	3	5	0	3	3	3	2	2	0	1	4	26
Perte de puissance	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	3	6
Composant/Système	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	3
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	3	8
Autres	4	1	1	2	2	2	2	3	0	0	1	18
Atterrissage	3	3	4	4	5	0	1	4	0	3	0	27
Hors piste/Sortie de piste	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	2
Collision avec un objet	0	0	0	1	1	0	1	2	0	2	0	7
Train d'atterrissage (affaissement/escamotage)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Piqué/Capotage	1	2	1	0	0	0	1	2	0	0	0	7
Perte de maîtrise	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Atterrissage brutal	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec le relief	3	2	2	2	4	0	0	1	0	0	0	14
Train d'atterrissage non sorti	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres	2	0	2	1	3	0	1	2	0	2	0	13
Après l'impact	8	8	4	10	9	5	8	4	1	0	3	60
Incendie/Explosion/Fumée	6	7	3	10	7	4	6	3	1	0	2	49
Autres	2	1	2	0	2	1	2	1	0	0	1	12

Données produites le 13 mars 2023

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

Tableau 14. Accidents d'hélicoptère mortels selon la catégorie d'événement choisie et la phase de vol¹, 2012 à 2022

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
À l'arrêt / Circulation	0											
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Décollage	0	2	0	1	0	0	0	0	1	0	1	5
Perte de maîtrise	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Collision avec un objet	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Autres	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2
En route	3	2	0	2	1	1	4	3	0	2	1	19
Collision avec le relief	2	1	0	1	1	0	2	2	0	1	0	10
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Atterrissage de précaution ou forcé / Amerrissage forcé	0											
Composant/Système	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Autres	2	2	0	1	1	1	3	0	0	2	1	13
Manœuvre	3	2	0	1	1	1	1	1	2	3	2	17
Collision avec le relief	1	2	0	1	0	1	1	0	1	2	1	10
Perte de maîtrise	1	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	5
Collision avec un objet	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Événement lié à l'exploitation	2	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	5
Perte de puissance	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
Autres	2	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	8
Approche	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	4
Collision avec le relief	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Perte de puissance	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Perte de maîtrise	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	4
Atterrissage	2	0	0	2	0	1	0	1	0	0	1	7
Atterrissage brutal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Collision avec le relief	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
Perte de maîtrise	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Collision avec un objet	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	3
Autres	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Après l'impact	1	2	0	1	0	0	0	0	1	1	1	7
Incendie/Explosion/Fumée	1	1	0	1	0	0	0	0	1	1	0	5
Autres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2

Données produites le 13 mars 2023

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

Définitions

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

Événement aéronautique

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

Accident aéronautique devant être signalé

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

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

Incident aéronautique devant être signalé

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

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

- d. des difficultés de pilotage surviennent en raison d'une défaillance de l'équipement de l'aéronef, d'un phénomène météorologique, d'une turbulence de sillage, de vibrations non maîtrisées ou du dépassement du domaine de vol de l'aéronef;
- e. l'aéronef dévie de l'aire d'atterrissage ou de décollage prévue, ou se pose alors qu'un ou que plusieurs éléments de son train d'atterrissage sont rentrés, ou que l'extrémité d'une aile, un fuseau moteur ou une quelque autre partie de l'aéronef traîne au sol;
- f. un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- g. il se produit une dépressurisation nécessitant une descente d'urgence;
- h. il se produit un manque de carburant nécessitant un déroutement ou la priorité d'approche et d'atterrissage au point de destination de l'aéronef;
- i. l'aéronef est avitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- j. il se produit une collision mineure, un risque de collision ou une perte d'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.

Abordage

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

Risque de collision

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

Perte d'espace

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

Blessure grave

- Une fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez).
- Des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon.

- Une blessure à un organe interne.
- Des brûlures au deuxième ou au troisième degré, ou des brûlures sur plus de 5 % de la surface du corps.
- Une exposition vérifiée à des substances infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.
- Une blessure susceptible de nécessiter l'hospitalisation de la victime.

Exploitation

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

Utilisateur

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

Exploitants commerciaux

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

Avion de ligne

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

Avion de transport régional

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

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

Aéronef de travail aérien

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

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

Aéronef de taxi aérien

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

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

Exploitants d'État

Le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux.

Exploitants privés

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

Exploitants de vols de loisir

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