



Transportation  
Safety Board  
of Canada

Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada



## **SOMMAIRE STATISTIQUE DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES 2014**

30 juin 2015

**Canada**<sup>+</sup>

---

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2015

Sommaire statistique des événements aéronautiques 2014 (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

Catalogue n° TU1-3F-PDF

ISSN 1701-6630

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>.

Il est offert dans d'autres formats sur demande.

---

# Avant-propos

Le présent document a pour but de fournir aux Canadiens un résumé annuel de certaines données sur la sécurité aérienne. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (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.

Le 12 mars 2014, le BST a adopté un nouveau règlement modifiant ses exigences en matière de rapport à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014. Ces modifications sont prises en compte dans le présent sommaire statistique.

Les statistiques présentées dans ce document sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. En conséquence, 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. Les statistiques de 2014 présentées ici sont telles qu'elles étaient dans la base de données du BST le 17 février 2015.

Pour accroître la valeur des données présentées dans le *Sommaire statistique des événements aéronautiques 2014* du BST et sensibiliser le public à celles-ci, les lecteurs sont encouragés à reproduire ce document en entier ou en partie (avec mention de l'origine) et à le distribuer.

Le BST est un organisme indépendant régi par une loi du Parlement. Son seul but est de promouvoir la sécurité des transports.

Les commentaires concernant ce document peuvent être envoyés à l'adresse suivante :

Bureau de la sécurité des transports du Canada  
Direction des communications  
Place du Centre  
200, promenade du Portage, 4<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 1K8

Téléphone : 819 994-3741

Télécopie : 819 997-2239

Courriel : [communications@bst-tsb.gc.ca](mailto:communications@bst-tsb.gc.ca)



# Table des matières

Accidents.....	1
Aperçu du nombre d'accidents et de décès .....	1
Répartition des accidents par catégorie.....	4
Province (tableau 8).....	4
Accidents par phase de vol et par événement (tableaux 11 et 12) .....	6
Types d'exploitation (tableau 6).....	8
Incidents.....	9
Aperçu des incidents .....	9
Annexes .....	10
Annexe A : Tableaux de données .....	10
Annexe B : Définitions.....	22



# Sommaire statistique des événements aéronautiques 2014

## Accidents

### Aperçu du nombre d'accidents et de décès

En 2014, 249 accidents d'aviation ont été signalés au BST, soit une baisse de 10 % par rapport aux 276 déclarés en 2013, et une baisse de 12 % par rapport à la moyenne quinquennale de 282. De ce nombre, 212 mettaient en cause des aéronefs immatriculés au Canada (excluant les ultralégers)<sup>1</sup>, soit une baisse de 13 % par rapport aux 243 accidents déclarés l'année précédente (figure 1), et une baisse de 12 % par rapport à la moyenne quinquennale de 241.

En 2014, l'activité aéronautique s'est élevée à environ 4 433 000 heures de vol<sup>2</sup>, et le taux d'accident pour les aéronefs immatriculés au Canada a diminué à 4,6 accidents par 100 000 heures de vol, comparativement au taux d'accident de 5,2 en 2013. L'analyse au moyen de la régression linéaire indique une tendance à la baisse statistiquement significative ( $p < 0,001$ )<sup>3</sup> du taux d'accident au cours de la période de 10 ans s'étendant de 2005 à 2014 (figure 1). Pareillement, le taux de 3,4 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2014 a diminué par rapport au taux de 3,9 accidents par 100 000 mouvements d'aéronefs en 2013, et ce taux affiche également une forte tendance à la baisse ( $p < 0,05$ ) sur la même période de 10 ans.

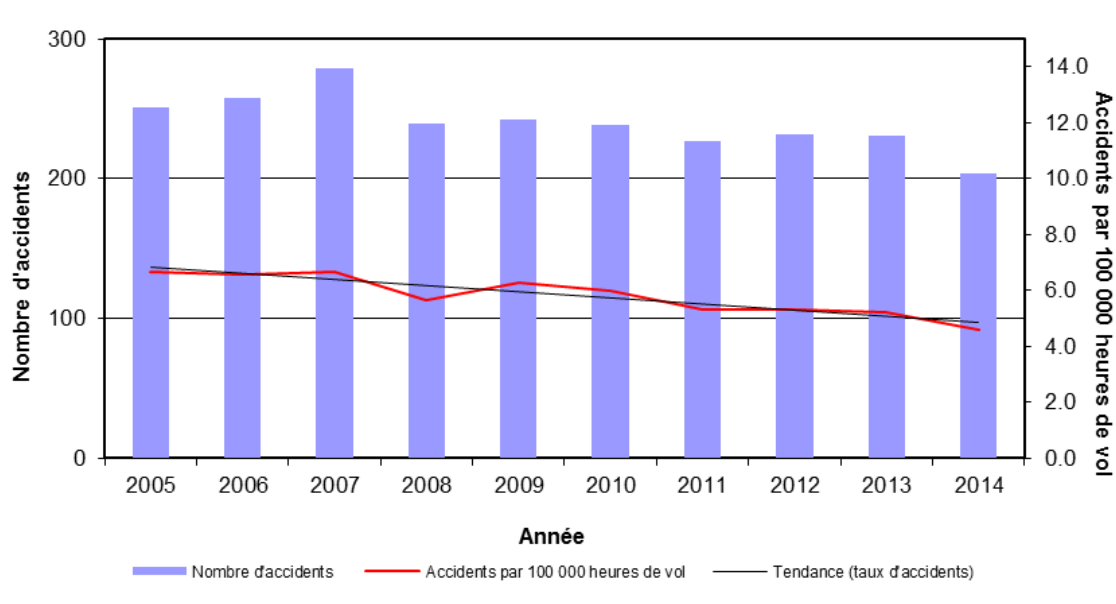
---

<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  $p < 0,05$ ).

Figure 1. Nombre d'accidents et taux d'accident, 2005 à 2014



Des 212 accidents d'aéronefs immatriculés au Canada (figure 2), 170 accidents mettaient en cause des avions<sup>4</sup> (dont 34 accidents des avions commerciaux) et 34 des hélicoptères. Les 8 autres accidents concernaient des planeurs, des autogires, des montgolfières ou des véhicules aériens non habités (UAV).

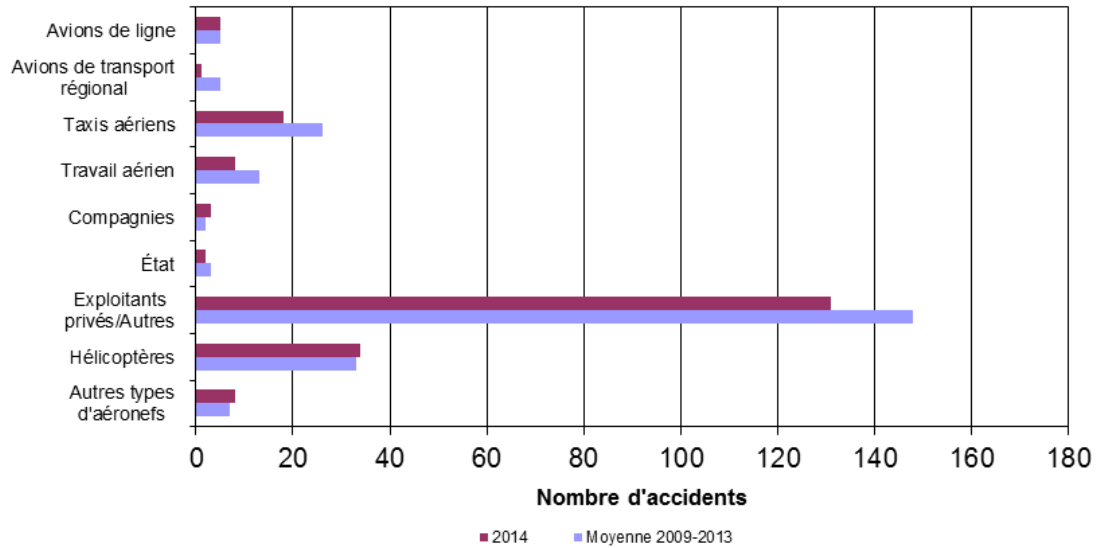
Parmi les 34 accidents mettant en cause des avions commerciaux immatriculés au Canada (5 avions de ligne, 1 aéronef de transport régional, 18 taxis aériens, 8 aéronefs de travail aérien et 2 aéronefs d'entraînement en vol) en 2014, 2 ont entraîné 4 pertes de vie (tableau 4). Un accident mortel était lié à un taxi aérien, et un autre était lié à du travail aérien.

Au total, on a enregistré 131 accidents qui mettaient en cause des avions privés ou autres immatriculés au Canada, soit 11 % de moins que la moyenne quinquennale de 148. En 2014, on a dénombré 8 accidents mortels parmi les accidents de cette catégorie, en baisse par rapport à 16 en 2013 et par rapport à la moyenne quinquennale de 15.

<sup>4</sup> Dans certains cas, plus d'un aéronef sont 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 ultralégers, à l'exception du tableau 1; de plus, tous les tableaux excluent les montgolfières, les planeurs, les autogires et les véhicules aériens non habités, à l'exception des tableaux 1 et 4.



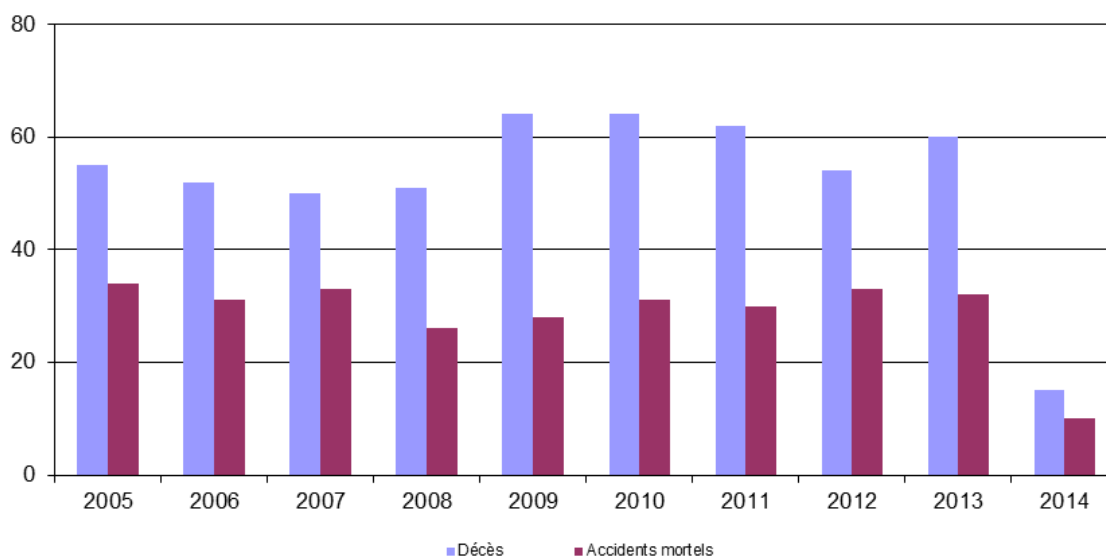
Figure 2. Répartition des accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2014, par type d'aéronef



En 2014, des aéronefs immatriculés au Canada (autres que des ultralégers) ont figuré dans 10 accidents mortels (figure 3), soit un total fort inférieur à celui de 32 en 2013 et en baisse par rapport à la moyenne quinquennale de 31.

Le nombre de décès (15) était lui aussi considérablement inférieur au total de 60 dénombré en 2013 et à la moyenne quinquennale de 61. Le nombre de blessés graves (29) était plus élevé que le total de 19 enregistré en 2013, mais légèrement inférieur à la moyenne quinquennale de 33.

Figure 3. Nombre de décès et d'accidents mortels, 2005 à 2014



En 2014, les décès de membres d'équipage représentaient 71 % de l'ensemble des décès dans des accidents d'aéronefs, alors que ceux de passagers représentaient 29 %.

En 2014, 34 accidents ont mis en cause des hélicoptères immatriculés au Canada, nombre comparable à la moyenne de 33 sur 5 ans. Contrairement à 2013, où il y avait eu 6 accidents mortels qui avaient fait 12 morts, il n'y a eu aucun accident d'hélicoptère mortel en 2014. Il s'agit de la première année sans accident d'hélicoptère mortel depuis 10 ans. Au cours des 10 dernières années, les plus fortes proportions d'accidents d'hélicoptère sont survenues durant le transport aérien (41 %), des vols récréatifs ou de voyage (16 %) et des vols d'entraînement (6 %).

En 2014, 31 accidents au Canada ont mis en cause des ultralégers immatriculés au Canada, soit une hausse de 11 % comparativement à la moyenne de 28 sur 5 ans. Deux de ces accidents ont été mortels, faisant 2 morts au total.

En 2014, 7 accidents survenus au Canada ont mis en cause des aéronefs immatriculés à l'étranger; 2 de ces accidents ont été mortels, causant 4 pertes de vie au total.

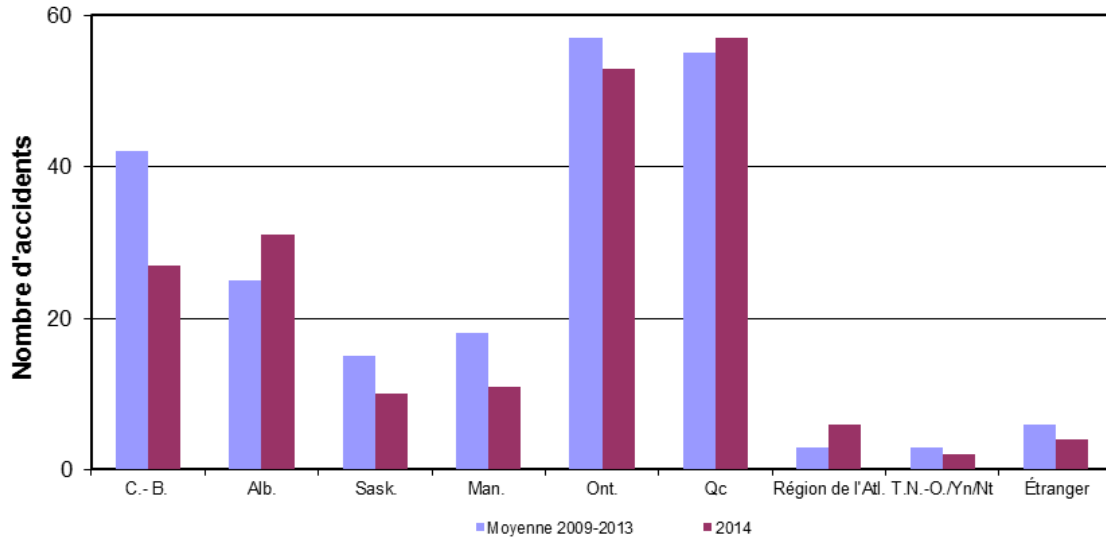
## Répartition des accidents par catégorie

### Province (tableau 8)

En 2014, le nombre total d'accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada était légèrement inférieur à la moyenne sur 5 ans pour la plupart des provinces (figure 4). Le Québec vient en tête avec 27 % des accidents d'aéronefs immatriculés au Canada, suivi

de l'Ontario avec 25 % et de l'Alberta avec 15 %. Ces accidents étaient à peu près proportionnels au nombre d'aéronefs immatriculés dans ces provinces<sup>5</sup>.

Figure 4. Répartition des accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada en 2014, par province



<sup>5</sup> Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens de Transports Canada

## Accidents par phase de vol et par événement (tableaux 11 et 12)

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 et 12 présentent les accidents selon les diverses catégories d'événements et les phases de vol.

Bien qu'il puisse s'être produit plus d'un événement dans une phase de vol d'un même accident, cet accident a seulement été compté une fois au total. Par conséquent, le total des événements d'une phase de vol ne correspondra pas à la somme de toutes les catégories d'événements de cette phase. Par exemple, dans la phase du décollage, si l'événement comprend une perte de maîtrise et une perte de puissance, l'événement compte dans chaque catégorie d'événement, mais seulement une fois dans le total des événements par phase de vol. De plus, pour environ 5 % des accidents d'avion et 25 % des accidents d'hélicoptère des événements sont survenus dans plus d'une phase de vol (si l'on exclut la phase suivant l'impact), de sorte que la somme des accidents présentés dans les figures 5 et 6 est plus élevée que le nombre total d'accidents.

En 2014, la répartition est semblable à celle de 2013. Les nombres les plus élevés d'accidents d'avion sont survenus durant les phases d'atterrissage (56 %) et de décollage (27 %), suivies des phases d'approche (15 %) et de croisière (13 %) des vols. Les nombres les plus élevés d'accidents d'hélicoptère sont survenus durant les phases d'atterrissage (35 %), de décollage (26 %) et de croisière (21 %), suivies des manœuvres<sup>6</sup> (18 %) et à l'arrêt/en circulation au sol (12 %). Les chiffres ci-après montrent la répartition des accidents par phase de vol pour la période de 2005 à 2014.

---

6 Les manœuvres (c'est-à-dire les vols à basse altitude ou les acrobaties aériennes) ne font pas partie de tous les vols.

Figure 5. Nombre d'accidents d'avion selon la phase de vol, 2005 à 2014

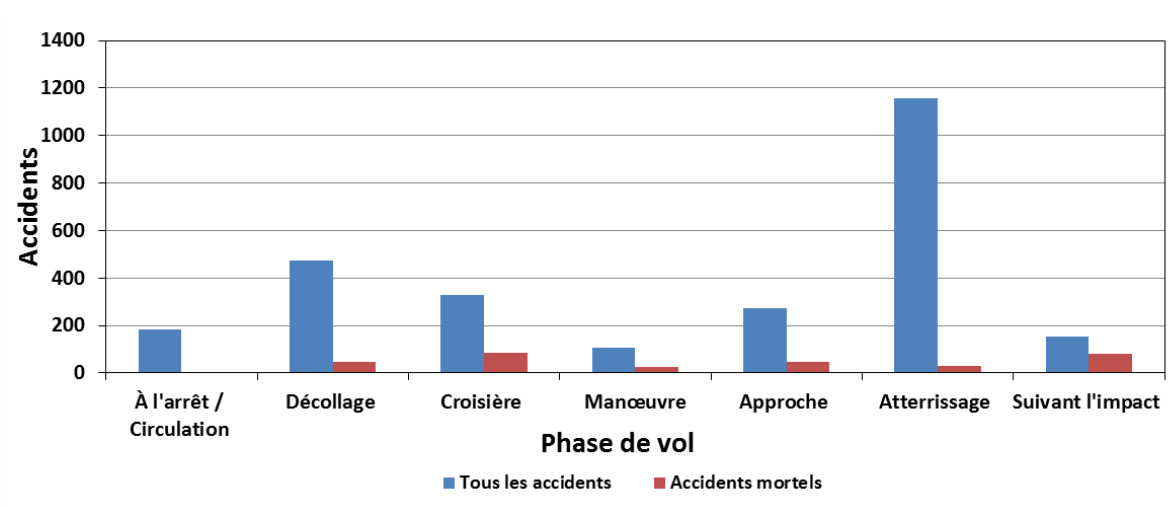
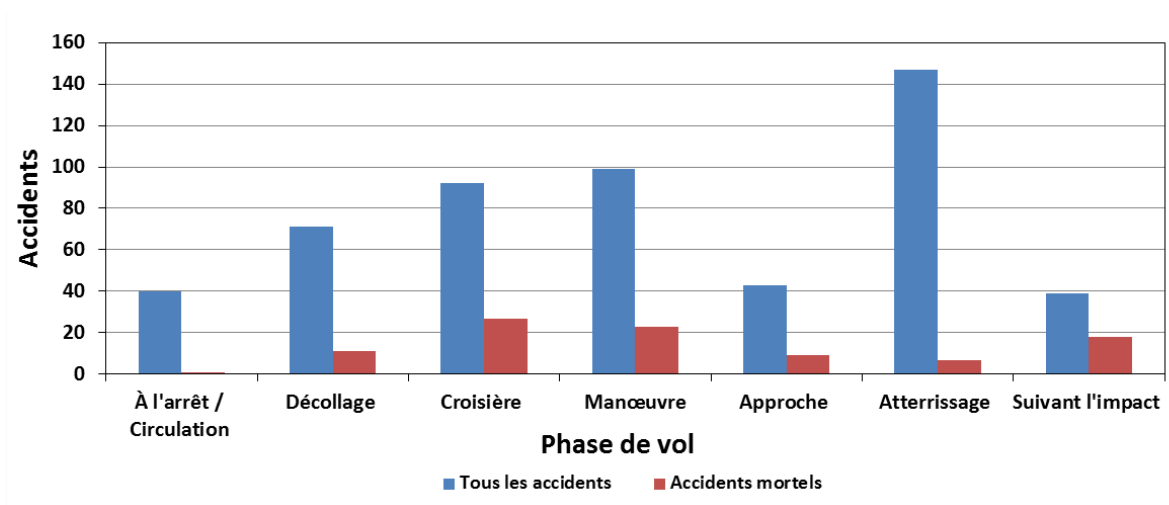


Figure 6. Nombre d'accidents d'hélicoptère selon la phase de vol, 2005 à 2014



## Accidents d'avion

De 2005 à 2014, parmi les 1 159 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, 18 % à l'affaissement ou à l'escamotage du train d'atterrissage et 18 % à un piqué ou à un capotage. Des 475 accidents d'avion comprenant un événement à la phase de décollage, 30 % comprenaient une collision avec le relief, 29 % comprenaient une collision avec un objet et 28 % étaient liés à une perte de maîtrise.

## Accidents d'avion mortels

L'événement le plus souvent lié aux accidents d'avion mortels de 2005 à 2014 était la collision avec le relief. On a dénombré des collisions avec le relief dans 57 % des 46 accidents d'avion mortels avec des événements lors du décollage, dans 69 % des 87 accidents d'avion mortels qui comptaient des événements en phase de croisière, dans

72 % des 25 accidents d'avion mortels avec des événements en phase de manœuvres, dans 68 % des 47 accidents d'avion mortels qui comprenaient des événements en phase d'approche et dans 48 % des 31 accidents d'avion mortels avec des événements lors de l'atterrissage.

### **Accidents d'hélicoptère**

De 2005 à 2014, parmi les 147 accidents d'hélicoptère avec des événements durant la phase d'atterrissage, 27 % comprenaient un atterrissage brutal, 24 % une collision avec un objet, 22 % une collision avec le relief et 19 % une perte de maîtrise. Des 99 accidents d'hélicoptère où des événements en phase de manœuvres se sont produits, 47 % étaient liés à une collision avec le relief, 27 % à une perte de maîtrise et 27 % à une collision avec un objet.

### **Accidents d'hélicoptère mortels**

L'événement le plus souvent lié aux accidents d'hélicoptère mortels de 2005 à 2014 était également la collision avec le relief. Les collisions avec le relief étaient en cause dans 8 des 11 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de décollage, dans 21 des 27 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de croisière, dans 15 des 23 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase de manœuvres, dans 4 des 9 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase d'approche et dans 6 des 7 accidents d'hélicoptère mortels comprenant des événements en phase d'atterrissage.

### **Types d'exploitation (tableau 6)**

En 2014, les accidents d'avion étaient surtout liés aux vols récréatifs (56 %), suivis des vols d'entraînement (16 %) et des vols de transport aérien (13 %). Les accidents d'hélicoptère sont survenus principalement durant des vols de transport aérien (53 %) et des vols récréatifs (21 %).

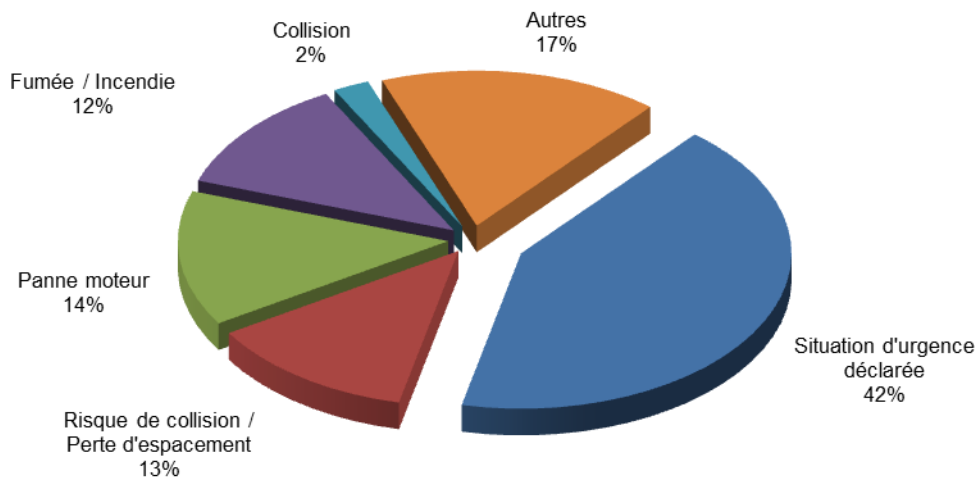
# Incidents

## Aperçu des incidents

En 2014, 738 incidents ont été signalés conformément aux exigences de déclaration des événements du BST, dont 653 mettaient en cause des aéronefs immatriculés au Canada, soit une augmentation de 8 % par rapport aux 686 incidents déclarés en 2013, et une hausse de 2 % par rapport à la moyenne sur 5 ans de 721 accidents. Le 12 mars 2014, le BST a adopté un nouveau règlement modifiant ses exigences en matière de rapport à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2014. Selon les nouvelles exigences en matière de rapport, les incidents d'aviation comprennent désormais les aéronefs ayant une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2250 kg (anciennement 5700 kg) de même que les aéronefs exploités en vertu d'un certificat d'exploitation aérienne émis conformément à la partie VII du RAC. L'augmentation du nombre d'incidents en 2014 est attribuable à ce changement.

Les incidents les plus fréquents en 2014 pour tous les aéronefs immatriculés au Canada et à l'étranger étaient les déclarations d'une situation d'urgence (42 %), les pannes moteur (14 %) et les risques de collision ou les pertes d'espace (13 %) (figure 7).

Figure 7. Répartition des incidents à signaler en 2014, par type



# Annexes

## Annexe A : Tableaux de données

**Tableau 1**  
**Événements aéronautiques devant être signalés**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents</b>	<b>306</b>	<b>303</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>
Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	283	278	300	274	271	273	240	267	262	238
Accidents à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	7	11	13	7	11	1	7	8	4	4
Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	18	14	10	15	15	14	10	17	10	7
<b>Accidents par type d'exploitant</b>	<b>306</b>	<b>303</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>
Commercial	94	105	98	95	74	86	77	73	65	59
Avion de ligne (705)	4	7	4	6	2	6	6	5	7	5
Transport régional (704)	7	4	4	5	6	7	6	5	3	2
Taxi aérien (703)	56	63	53	64	44	44	37	34	32	33
Travail aérien (702)	26	30	34	19	20	28	27	26	21	17
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	2	1	4	2	2	1	1	4	2	3
État	2	4	2	5	4	5	2	4	6	4
Compagnie	10	3	10	4	6	2	7	6	6	5
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	201	191	213	191	215	195	172	208	200	181
<b>Accidents par type d'aéronef</b>	<b>306</b>	<b>303</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>
Avion	218	216	243	208	223	220	201	205	212	176
Hélicoptère	50	56	46	44	33	31	36	41	27	34
Ultra-léger	31	28	30	29	35	30	17	36	24	32
Autres types d'aéronef (c)	8	4	5	13	7	7	3	9	14	8
<b>Nombre d'aéronefs lié dans des accidents*</b>	<b>314</b>	<b>311</b>	<b>327</b>	<b>300</b>	<b>303</b>	<b>290</b>	<b>261</b>	<b>296</b>	<b>280</b>	<b>253</b>
Avions	224	223	245	214	228	222	204	209	215	179
Hélicoptères	51	56	47	44	33	31	36	42	27	34
Ultra-légers	31	28	30	29	35	30	17	36	24	32
Autres types d'aéronef (c)	8	4	5	13	7	7	4	9	14	8
<b>Accidents mortels par type d'aéronef</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>14</b>
Avion	27	24	25	16	21	28	23	25	25	12
Hélicoptère	10	9	6	9	8	3	8	7	6	0
Ultra-léger	5	1	5	12	4	3	3	8	4	2
Autres types d'aéronef (c)	2	0	2	1	1	2	1	2	4	0
<b>Décès</b>	<b>69</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>21</b>
<b>Blessés graves</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>22</b>	<b>36</b>
<b>Accidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>10</b>	<b>7</b>
Accidents mortels	6	2	0	0	2	2	2	1	2	2
Décès	10	2	0	0	2	2	2	1	2	4
Blessés graves	15	1	2	5	3	1	1	4	0	1
<b>Événements avec fuite de marchandises dangereuses</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>4</b>
<b>Incidents (d)</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Incidents au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	571	580	622	651	591	582	520	481	540	595
Incidents à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	79	78	69	78	67	83	55	49	39	58
Incidents au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	184	188	224	194	155	188	127	128	126	99
<b>Incidents par type (d)</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Risque de collision / Perte d'espace	174	168	168	172	153	206	120	101	115	93
Déclaration d'une situation d'urgence	222	260	298	314	313	310	275	260	291	313
Panne moteur	139	130	129	120	107	87	95	90	83	104
Fumée / Incendie	99	102	123	107	97	81	88	71	67	88
Collision	12	21	13	8	9	4	7	5	15	16
Autres types d'incident	150	126	143	166	111	126	92	109	115	124

Données produites le 17 février 2015.

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 égarer la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total « Accidents par type d'aéronef », lorsqu'un événement inclut un

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

a. L'information concernant le type d'avion commercial n'est pas disponible pour les aéronefs immatriculés à l'étranger.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs,

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

d. 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**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents par type d'aéronef et d'exploitant (a)</b>	<b>259</b>	<b>262</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>
Accidents d'avion	203	202	234	197	210	209	192	191	204	170
Commercial	57	54	58	63	54	57	49	44	40	34
Avion de ligne (705)	4	7	4	6	2	6	5	5	7	5
Transport régional (704)	6	4	4	5	5	6	4	5	3	1
Taxi aérien (703)	33	30	39	41	36	28	26	20	18	18
Travail aérien (702)	14	13	11	12	10	17	14	14	12	8
Autres types d'exploitant commercial	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
État	1	4	1	3	2	3	2	2	2	3
Compagnie	6	2	7	4	4	2	4	3	4	2
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	139	142	168	127	152	147	138	142	159	131
Accidents d'hélicoptère	49	56	45	42	32	29	35	41	27	34
Commercial	35	50	34	28	19	27	26	28	22	24
État	1	0	1	0	0	0	0	2	1	1
Compagnie	0	0	3	0	1	0	1	1	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	13	6	7	14	12	2	8	10	4	9
Autres types d'aéronef (c)	8	4	5	13	7	6	3	7	13	8
<b>Accidents mortels par type d'aéronef et d'exploitant (a)</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>10</b>
Accidents d'avion	22	22	25	16	20	27	21	25	24	10
Commercial	9	6	7	3	5	12	10	6	7	2
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Transport régional (704)	1	0	1	0	0	1	1	1	1	0
Taxi aérien (703)	6	5	5	3	5	7	6	3	5	1
Travail aérien (702)	2	1	1	0	0	4	2	2	1	1
Autres types d'exploitant commercial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
État	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie	0	0	1	2	0	0	0	0	1	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	13	15	17	11	15	15	11	19	16	8
Accidents d'hélicoptère	10	9	6	9	7	3	8	7	6	0
Autres types d'aéronef (c)	2	0	2	1	1	1	1	1	3	0
<b>Décès (a)</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>62</b>	<b>54</b>	<b>60</b>	<b>15</b>
<b>Blessés graves (a)</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>56</b>	<b>40</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>43</b>	<b>39</b>	<b>19</b>	<b>29</b>
<b>Incidents par type (d)</b>	<b>650</b>	<b>658</b>	<b>691</b>	<b>729</b>	<b>658</b>	<b>665</b>	<b>575</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>653</b>
Risque de collision / Perte d'espace	150	150	152	149	137	179	105	92	105	83
Déclaration d'une situation d'urgence	152	184	186	235	237	238	224	200	231	277
Panne moteur	116	106	108	98	94	67	87	77	70	94
Fumée / Incendie	85	86	106	90	84	70	67	59	55	76
Collision	8	18	9	7	7	3	7	4	14	15
Autres types d'incident	139	114	130	150	99	108	85	98	104	108
<b>Accidents liés à un ultra-léger</b>	<b>31</b>	<b>28</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>
Accidents mortels	5	1	5	12	4	3	3	8	4	2
Décès	6	1	6	13	5	4	3	8	4	2
Blessés graves	9	12	7	5	8	4	5	6	3	6

Données produites le 17 février 2015.

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

Les totaux peuvent ne pas égaler la somme de leurs parties. Par exemple, dans le total «Accidents par type d'aéronef», lorsqu'un événement a. Accidents d'aéronefs immatriculés au Canada, excluant les ultra-légers.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les

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

d. 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 3a****Taux d'accidents lié à un aéronef immatriculé au Canada (par heures de vol, excluant les ultra-légers et les autres types 2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents	251	258	279	239	242	238	227	232	231	204
Accidents mortels	32	31	31	25	27	30	29	32	30	10
Décès	52	52	47	50	63	63	60	53	58	15
Heures de vol (en milliers) (a)										
Accidents par 100 000 heures de vol										
Accidents mortels par 100 000 heures de vol										
Décès par 100 000 heures de vol										

Données produites le 17 février 2015.

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, autogires, planeurs, dirigeables, deltaplanes et les autres types d'aéronefs

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) 2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Accidents	260	261	277	245	246	250	230	238	235	206
Accidents mortels	36	29	30	21	28	31	30	31	28	11
Décès	59	49	44	43	64	64	61	52	53	17
Mouvements d'aéronef en milliers (a)										
Accidents par 100 000 mouvements										
Accidents mortels par 100 000 mouvements										
Décès par 100 000 mouvements										

Données produites le 17 février 2015.

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

Excluant les ultra-légers, montgolfières, autogires, 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**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Décès</b>	<b>69</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>21</b>
Décès au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	60	48	53	57	67	68	64	61	58	15
Décès à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	1	5	3	7	2	0	1	1	6	2
Décès au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	10	2	0	0	2	2	2	1	2	4
<b>Décès par type d'exploitant</b>	<b>69</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>21</b>
Commercial	26	28	19	25	36	36	38	17	28	4
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
Transport régional (704)	2	0	1	0	17	1	2	1	5	0
Taxi aérien (703)	17	18	10	20	18	28	16	12	19	2
Travail aérien (702)	7	10	9	5	1	7	8	3	4	2
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
État	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Compagnie	1	0	1	7	0	0	2	0	1	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	42	26	36	32	35	34	27	45	37	17
<b>Décès des membres d'équipage par type d'exploitant</b>	<b>44</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>35</b>	<b>39</b>	<b>37</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>15</b>
Commercial	15	12	12	8	10	17	18	10	20	3
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
Transport régional (704)	2	0	0	0	2	1	2	0	2	0
Taxi aérien (703)	9	5	7	6	7	11	7	7	14	1
Travail aérien (702)	4	7	6	2	1	5	5	2	4	2
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
État	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Compagnie	1	0	1	2	0	0	2	0	1	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	28	19	24	25	25	22	17	29	23	12
<b>Décès de passagers par type d'exploitant</b>	<b>25</b>	<b>22</b>	<b>19</b>	<b>28</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>29</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>6</b>
Commercial	11	15	7	16	26	18	20	6	8	1
Avion de ligne (705)	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0
Transport régional (704)	0	0	1	0	15	0	0	1	3	0
Taxi aérien (703)	8	12	3	14	11	16	9	5	5	1
Travail aérien (702)	3	3	3	2	0	2	3	0	0	0
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
État	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Compagnie	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	14	7	12	7	10	12	9	16	12	5
<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>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>Décès par type d'aéronef</b>	<b>69</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>21</b>
Avion	45	42	39	34	38	57	47	44	47	19
Hélicoptère	15	12	8	16	27	7	15	9	12	0
Ultra-léger	6	1	6	13	5	4	3	8	4	2
Autres types d'aéronef (c)	3	0	3	1	1	2	2	2	7	0

Données produites le 17 février 2015.

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. L'information concernant le type d'avion commercial n'est pas disponible pour les aéronefs immatriculés à l'étranger.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs,

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

**Tableau 5**  
**Blessés graves liés à des accidents d'aéronef**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Blessés graves</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>22</b>	<b>36</b>
Blessés graves au Canada liés à un aéronef immatriculé au Canada	45	51	61	45	41	35	39	40	22	35
Blessés graves à l'étranger liés à un aéronef immatriculé au Canada	1	1	2	0	1	0	9	5	0	0
Blessés graves au Canada liés à un aéronef immatriculé à l'étranger	15	1	2	5	3	1	1	4	0	1
<b>Blessés graves par type d'exploitant</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>22</b>	<b>36</b>
Commercial	24	20	30	24	11	16	31	20	11	9
Avion de ligne (705)	1	1	0	1	1	1	10	1	0	0
Transport régional (704)	0	0	1	2	1	4	7	2	2	0
Taxi aérien (703)	4	16	15	18	6	7	9	15	6	5
Travail aérien (702)	7	2	14	3	3	4	5	1	3	3
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	12	1	0	0	0	0	0	1	0	1
État	1	2	3	0	2	1	0	0	0	0
Compagnie	4	0	1	0	3	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	33	31	31	26	29	19	18	29	11	27
<b>Membres d'équipage blessés gravement par type d'exploitant</b>	<b>37</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>18</b>	<b>25</b>	<b>13</b>	<b>23</b>
Commercial	11	9	10	11	5	6	6	5	4	4
Avion de ligne (705)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport régional (704)	0	0	1	0	0	1	0	2	0	0
Taxi aérien (703)	2	6	3	9	2	2	2	1	2	2
Travail aérien (702)	6	2	6	2	3	3	4	1	2	1
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	2	0	0	0	0	0	0	1	0	1
État	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0
Compagnie	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	23	18	19	14	18	15	12	20	9	19
<b>Passagers blessés gravement par type d'exploitant</b>	<b>22</b>	<b>23</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>
Commercial	11	10	20	13	6	10	24	14	6	5
Avion de ligne (705)	0	0	0	1	1	1	10	0	0	0
Transport régional (704)	0	0	0	2	1	3	7	0	2	0
Taxi aérien (703)	1	9	12	9	4	5	7	14	4	3
Travail aérien (702)	0	0	8	1	0	1	0	0	0	2
Aéronef étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0
État	0	1	2	0	1	0	0	0	0	0
Compagnie	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	10	12	9	12	11	3	6	9	2	7
<b>Blessés graves au sol</b>	<b>2</b>	<b>2</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>Blessés graves par type d'aéronef</b>	<b>61</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>50</b>	<b>45</b>	<b>36</b>	<b>49</b>	<b>49</b>	<b>22</b>	<b>36</b>
Avion	41	28	32	29	24	28	36	32	13	21
Hélicoptère	10	9	13	14	11	3	8	7	6	7
Ultra-léger	9	12	7	5	8	4	5	6	3	7
Autres types d'aéronef (c)	2	4	13	2	2	1	0	4	0	1

Données produites le 17 février 2015.

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

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

a. L'information concernant le type d'avion commercial n'est pas disponible pour les aéronefs immatriculés à l'étranger.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les

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

**Tableau 6****Accidents liés à des avions et des hélicoptères immatriculés au Canada par type d'exploitant  
2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents d'avion par type d'exploitation</b>	<b>203</b>	<b>202</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>
Entraînement	16	33	33	30	43	28	28	27	24	27
Récréatif / Voyage	116	96	118	83	109	108	102	109	127	96
Affaires	6	8	15	7	4	6	7	4	2	9
Gestion des incendies	2	4	0	1	3	2	1	2	3	2
Test / Démonstration / Convoyage	5	6	8	4	0	6	4	4	4	4
Épandage	6	8	8	9	4	10	4	3	7	5
Inspection	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0
Transport aérien	35	37	40	46	34	37	35	28	26	22
Ambulance aérienne	1	3	2	3	5	2	1	1	0	1
Excursion aérienne	2	3	1	2	2	1	2	6	1	1
Autres / Inconnus	14	5	9	11	8	9	10	8	11	4
<b>Accidents d'avion mortel par type d'exploitation</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>25</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>10</b>
Entraînement	0	4	3	0	1	1	1	1	2	1
Récréatif / Voyage	12	11	10	8	13	14	10	16	11	7
Affaires	0	1	1	2	1	1	0	1	1	1
Gestion des incendies	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Test / Démonstration / Convoyage	1	1	4	1	0	0	0	1	1	0
Épandage	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0
Inspection	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Transport aérien	7	5	4	3	4	7	8	4	5	1
Ambulance aérienne	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Excursion aérienne	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
Autres / Inconnus	2	1	0	1	0	2	1	3	3	0
<b>Accidents d'hélicoptère par type d'exploitation</b>	<b>49</b>	<b>56</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>
Entraînement	3	2	3	6	5	0	2	1	1	2
Récréatif / Voyage	11	4	4	9	5	2	9	8	2	7
Affaires	1	0	5	0	3	0	0	3	1	0
Gestion des incendies	1	3	0	0	4	1	2	1	3	0
Test / Démonstration / Convoyage	0	2	3	0	0	1	1	0	1	0
Épandage	2	0	2	1	0	3	1	5	0	1
Inspection	0	1	1	0	0	1	2	2	2	3
Transport aérien	19	29	16	22	10	15	13	9	8	18
Ambulance aérienne	1	0	0	1	0	0	0	1	2	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1
Autres / Inconnus	11	15	12	3	4	6	5	10	7	2
<b>Accident d'hélicoptère mortel par type d'exploitation</b>	<b>10</b>	<b>9</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>
Entraînement	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0
Récréatif / Voyage	5	0	0	3	2	0	2	0	0	0
Affaires	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0
Gestion des incendies	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0
Test / Démonstration / Convoyage	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0
Épandage	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Inspection	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
Transport aérien	3	2	3	4	3	2	1	1	3	0
Ambulance aérienne	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
Excursion aérienne	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Autres / Inconnus	1	4	2	2	0	0	1	3	1	0

Données produites le 17 février 2015.

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'exploitation », 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, autogires, planeurs, dirigeables, deltaplanes et les autres types d'aéronefs similaires.

**Tableau 7**  
**Accidents d'aéronef par province / territoire**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents par province / territoire</b>	<b>306</b>	<b>303</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>
Terre-Neuve-et-Labrador	5	4	6	7	3	3	3	5	3	5
Île-du-Prince-Édouard	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	2	4	6	3	7	5	5	5	3
Nouveau-Brunswick	6	3	8	1	2	5	3	3	2	6
Québec	64	56	72	58	68	65	58	71	66	69
Ontario	73	60	81	69	74	71	63	67	72	67
Manitoba	19	21	18	27	19	27	17	18	13	12
Saskatchewan	15	19	23	19	14	18	18	9	19	12
Alberta	34	44	32	33	31	25	22	35	29	33
Colombie-Britannique	70	64	46	44	59	47	43	54	51	30
Yukon	5	4	7	7	4	3	8	8	4	4
Territoires du Nord-Ouest	5	5	8	8	6	9	6	5	3	3
Nunavut	2	8	5	8	2	7	4	3	4	1
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0
À l'étranger	7	11	13	7	11	1	7	8	4	4
<b>Accidents mortels par province / territoire</b>	<b>44</b>	<b>34</b>	<b>38</b>	<b>38</b>	<b>34</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>38</b>	<b>14</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	1	0	0	1	1	0	1	1
Nouveau-Brunswick	1	1	0	0	0	2	0	0	0	1
Québec	10	4	6	5	10	9	5	10	5	2
Ontario	7	4	6	7	6	9	6	10	9	5
Manitoba	2	0	3	1	0	1	1	3	2	0
Saskatchewan	1	4	5	0	2	0	3	1	2	1
Alberta	5	6	3	8	1	2	4	6	4	1
Colombie-Britannique	16	9	10	10	8	7	10	9	10	2
Yukon	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	1	2	1	3	2	0	1	0
Nunavut	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
À l'étranger	1	4	1	4	2	0	1	1	3	1
<b>Décès par province / territoire</b>	<b>69</b>	<b>55</b>	<b>56</b>	<b>64</b>	<b>71</b>	<b>70</b>	<b>67</b>	<b>63</b>	<b>66</b>	<b>21</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	2	0	1	0	18	2	0	0	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	1	0	0	2	1	0	1	1
Nouveau-Brunswick	1	1	0	0	0	2	0	0	0	2
Québec	14	7	7	7	16	26	9	11	6	2
Ontario	11	6	7	8	12	14	9	19	19	8
Manitoba	2	0	5	1	0	1	1	4	5	0
Saskatchewan	2	4	6	0	4	0	8	5	3	2
Alberta	8	9	5	12	1	4	5	6	5	1
Colombie-Britannique	28	16	17	26	14	15	16	15	17	3
Yukon	0	1	1	1	1	0	1	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	6	3	2	2	3	4	0	1	0
Nunavut	0	0	0	0	0	1	12	1	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
À l'étranger	1	5	3	7	2	0	1	1	6	2

Données produites le 17 février 2015.

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)****2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Accidents par province / territoire</b>	<b>259</b>	<b>262</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>
Terre-Neuve-et-Labrador	5	3	5	5	3	3	3	5	3	4
Île-du-Prince-Édouard	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	3	2	1	7	3	3	5	2
Nouveau-Brunswick	5	2	7	1	2	4	3	3	2	6
Québec	56	48	61	50	60	52	52	52	57	57
Ontario	57	52	71	62	61	55	56	54	59	53
Manitoba	18	17	17	24	19	25	16	15	13	11
Saskatchewan	13	18	21	18	12	18	17	8	18	10
Alberta	28	41	31	28	28	24	18	30	27	31
Colombie-Britannique	59	53	36	33	44	38	39	46	44	27
Yukon	3	4	6	7	2	3	7	7	4	4
Territoires du Nord-Ouest	5	5	8	8	5	8	6	5	3	2
Nunavut	2	8	5	7	1	6	3	3	3	1
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
À l'étranger	7	11	13	7	10	1	7	8	4	4
<b>Accidents mortels par province / territoire</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>33</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>33</b>	<b>32</b>	<b>10</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
Nouveau-Brunswick	1	0	0	0	0	2	0	0	0	1
Québec	9	3	4	4	8	8	5	4	3	1
Ontario	6	4	6	4	5	8	4	9	6	3
Manitoba	2	0	3	1	0	1	1	3	2	0
Saskatchewan	0	3	4	0	1	0	3	1	2	1
Alberta	2	6	3	4	1	2	3	5	4	1
Colombie-Britannique	12	9	9	6	8	5	9	8	9	2
Yukon	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	1	1	2	1	2	2	0	1	0
Nunavut	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
À l'étranger	1	4	1	4	1	0	1	1	3	1
<b>Décès par province / territoire</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>64</b>	<b>64</b>	<b>62</b>	<b>54</b>	<b>60</b>	<b>15</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	2	0	1	0	18	2	0	0	0	0
Île-du-Prince-Édouard	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Nouvelle-Écosse	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0
Nouveau-Brunswick	1	0	0	0	0	2	0	0	0	2
Québec	12	6	5	6	14	25	9	5	4	1
Ontario	10	6	7	4	11	12	7	18	16	4
Manitoba	2	0	5	1	0	1	1	4	5	0
Saskatchewan	0	3	5	0	2	0	8	5	3	2
Alberta	4	9	5	8	1	4	4	5	5	1
Colombie-Britannique	23	16	15	22	14	13	15	14	16	3
Yukon	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0
Territoires du Nord-Ouest	0	6	3	2	2	2	4	0	1	0
Nunavut	0	0	0	0	0	1	12	1	0	0
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
À l'étranger	1	5	3	7	1	0	1	1	6	2

Données produites le 17 février 2015.

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

**Tableau 9**  
**Incidents d'aéronef devant être signalés**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Incidents par type</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	174	168	168	172	153	206	120	101	115	93
Déclaration d'une situation d'urgence	222	260	298	314	313	310	275	260	291	313
Panne moteur	139	130	129	120	107	87	95	90	83	104
Fumée / Incendie	99	102	123	107	97	81	88	71	67	88
Collision	12	21	13	8	9	4	7	5	15	16
Difficultés de maîtrise	44	41	41	39	24	32	31	33	25	40
Incapacité de l'équipage	67	57	65	78	59	50	26	40	58	36
Incident lié à des marchandises dangereuses	1	2	3	1	3	1	0	1	3	4
Dépressurisation	14	9	13	17	6	11	16	15	14	12
Manque de carburant	10	6	8	7	4	9	6	7	2	6
Sortie de piste	11	7	9	18	9	13	11	10	9	20
Mauvais carburant	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Largage de la charge	1	3	3	5	3	9	1	1	4	5
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	0	1	0	3	1	1	2	0	1
<b>Incidents par type d'exploitant</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Commercial	732	773	823	857	751	776	637	598	653	695
Avion de ligne (705)	488	528	563	590	499	520	448	409	450	429
Transport régional (704)	89	80	75	94	88	85	75	78	90	104
Taxi aérien (703)	39	52	25	36	43	30	29	26	35	80
Travail aérien (702)	22	20	20	24	31	26	15	11	12	35
Avion étranger / Autres types d'exploitant commercial (a)	151	165	196	181	138	171	110	110	111	80
État	28	21	29	17	24	25	14	21	20	13
Compagnie	45	30	43	21	29	20	22	20	20	17
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	40	31	24	33	26	31	25	21	19	35
<b>Incidents par type d'aéronef</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Avion	779	787	854	870	772	789	659	624	670	713
Hélicoptère	20	29	22	19	21	32	20	17	20	29
Ultra-légers et autres types d'aéronef (c)	1	1	0	0	1	2	0	0	0	3
<b>Nombre d'aéronefs lié à des incidents *</b>	<b>956</b>	<b>974</b>	<b>1031</b>	<b>1052</b>	<b>916</b>	<b>977</b>	<b>779</b>	<b>733</b>	<b>797</b>	<b>826</b>
Avions	935	942	1009	1033	893	943	759	716	777	794
Hélicoptères	20	30	22	19	22	32	20	17	20	29
Ultra-légers et autres types d'aéronef (c)	1	2	0	0	1	2	0	0	0	3
<b>Incidents par province / territoire</b>	<b>796</b>	<b>807</b>	<b>874</b>	<b>887</b>	<b>790</b>	<b>814</b>	<b>677</b>	<b>636</b>	<b>686</b>	<b>738</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	25	24	19	21	16	30	14	17	29	21
Île-du-Prince-Édouard	1	2	1	2	2	0	1	0	2	0
Nouvelle-Écosse	14	17	26	20	18	25	19	17	11	22
Nouveau-Brunswick	11	14	17	12	5	10	7	7	7	8
Québec	123	101	127	127	97	108	126	107	122	89
Ontario	220	244	264	273	195	176	178	155	166	157
Manitoba	39	43	52	59	46	51	31	31	31	51
Saskatchewan	14	20	19	28	18	19	11	18	27	32
Alberta	108	111	79	89	106	84	82	81	103	98
Colombie-Britannique	93	83	133	120	162	156	76	101	99	132
Yukon	3	5	4	4	6	4	3	4	5	6
Territoires du Nord-Ouest	27	25	27	27	14	21	30	17	16	25
Nunavut	16	10	14	17	8	21	19	19	10	20
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	23	30	23	10	30	26	25	13	19	19
À l'étranger	79	78	69	78	67	83	55	49	39	58

Données produites le 17 février 2015.

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 égaier 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.

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

a. L'information concernant le type d'avion commercial n'est pas disponible pour les aéronefs immatriculés à l'étranger.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs,

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



**Tableau 10**  
**Incidents devant être signalés liés à un aéronef immatriculé au Canada**  
**2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Incidents par type</b>	<b>650</b>	<b>658</b>	<b>691</b>	<b>729</b>	<b>658</b>	<b>665</b>	<b>575</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>653</b>
Risque de collision / Perte d'espacement	150	150	152	149	137	179	105	92	105	83
Déclaration d'une situation d'urgence	152	184	186	235	237	238	224	200	231	277
Panne moteur	116	106	108	98	94	67	87	77	70	94
Fumée / Incendie	85	86	106	90	84	70	67	59	55	76
Collision	8	18	9	7	7	3	7	4	14	15
Difficultés de maîtrise	41	31	38	32	18	24	27	31	22	36
Incapacité de l'équipage	67	56	63	76	57	49	26	38	56	35
Incident lié à des marchandises dangereuses	1	2	3	1	3	1	0	1	3	3
Dépressurisation	12	9	11	15	3	10	15	13	10	10
Manque de carburant	5	6	4	4	4	6	5	4	2	3
Sortie de piste	10	6	7	16	8	8	10	9	7	17
Mauvais carburant	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Largage de la charge	1	3	3	5	3	9	1	1	4	4
Défaillance de la boîte de transmission ou de la boîte d'engrenages	1	0	1	0	3	1	1	1	0	0
<b>Incidents par type d'exploitant</b>	<b>650</b>	<b>658</b>	<b>691</b>	<b>729</b>	<b>658</b>	<b>665</b>	<b>575</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>653</b>
Commercial	604	635	660	704	627	636	546	501	552	620
Avion de ligne (705)	487	524	563	586	495	519	445	409	449	427
Transport régional (704)	89	79	75	94	88	85	75	78	90	104
Taxi aérien (703)	39	52	25	36	43	30	29	25	35	80
Travail aérien (702)	22	20	17	24	30	26	15	11	12	32
Autres types d'exploitant commercial (a)	24	31	36	32	19	31	22	14	11	10
État	25	20	28	16	21	21	14	18	19	11
Compagnie	29	21	23	17	21	17	13	15	15	10
Exploitant privé / Autres types d'exploitant (b)	34	27	22	31	25	28	21	18	18	31
<b>Incidents par type d'aéronef</b>	<b>650</b>	<b>658</b>	<b>691</b>	<b>729</b>	<b>658</b>	<b>665</b>	<b>575</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>653</b>
Avion	633	638	673	712	640	642	557	519	563	631
Hélicoptère	20	29	20	19	21	31	20	16	20	26
Ultra-légers et autres types d'aéronef (c)	1	1	0	0	1	1	0	0	0	3
<b>Nombre d'aéronefs lié à des incidents *</b>	<b>785</b>	<b>803</b>	<b>833</b>	<b>874</b>	<b>774</b>	<b>811</b>	<b>668</b>	<b>619</b>	<b>681</b>	<b>728</b>
Avions	764	771	813	855	751	779	648	603	661	699
Hélicoptères	20	30	20	19	22	31	20	16	20	26
Ultra-légers et autres types d'aéronef (c)	1	2	0	0	1	1	0	0	0	3
<b>Incidents par province / territoire</b>	<b>650</b>	<b>658</b>	<b>691</b>	<b>729</b>	<b>658</b>	<b>665</b>	<b>575</b>	<b>530</b>	<b>579</b>	<b>653</b>
Terre-Neuve-et-Labrador	14	13	10	13	7	13	10	10	17	12
Île-du-Prince-Édouard	0	2	0	1	1	0	0	0	1	0
Nouvelle-Écosse	7	12	17	12	13	19	14	9	9	19
Nouveau-Brunswick	7	9	12	7	3	8	5	7	4	6
Québec	98	79	90	96	77	89	104	84	96	81
Ontario	175	198	202	222	168	141	148	127	142	139
Manitoba	31	35	43	49	40	45	30	30	27	45
Saskatchewan	11	19	16	26	16	15	11	14	26	27
Alberta	95	99	67	76	92	74	76	75	93	93
Colombie-Britannique	85	72	120	103	141	134	68	87	93	125
Yukon	2	3	4	2	6	3	3	3	3	5
Territoires du Nord-Ouest	25	21	27	27	14	19	30	17	16	25
Nunavut	14	10	9	14	7	17	16	15	10	16
Autres espaces où la circulation aérienne est sous le contrôle canadien	7	8	5	3	6	5	5	3	3	2
À l'étranger	79	78	69	78	67	83	55	49	39	58

Données produites le 17 février 2015.

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 égaier 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.

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

a. L'information concernant le type d'avion commercial n'est pas disponible pour les aéronefs immatriculés à l'étranger.

b. Les autres types d'exploitant comprennent, sans s'y limiter, les organismes qui louent des aéronefs (comme les écoles de pilotage, les aéroclubs,

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

**Tableau 11**

**Nombre d'accidents liés à un avion par phase de vol et par catégorie d'événement sélectionnée  
2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
<b>À l'arrêt / Circulation</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>17</b>	<b>182</b>
Collision avec un objet	8	8	6	6	9	6	6	7	8	6	70
Collision avec un aéronef en mouvement	1	4	2	4	3	1	1	2	1	4	23
Piqué / Capotage	2	1	0	1	1	4	3	3	5	1	21
Train d'atterrissage ( affaissement / escamotage )	2	1	1	0	4	2	3	0	2	1	16
Perte de maîtrise	0	2	1	0	1	3	0	3	4	1	15
Autres événements	14	11	10	6	9	8	10	9	13	10	100
<b>Décollage</b>	<b>50</b>	<b>48</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>475</b>
Collision avec le relief	22	18	10	9	14	15	11	21	11	10	141
Perte de maîtrise	18	14	12	7	15	15	12	17	7	18	135
Collision avec un objet	11	18	17	14	16	14	10	17	8	11	136
Événement au décollage / à l'atterrissage	10	10	16	5	13	13	13	19	9	11	119
Perte de puissance	12	9	14	14	12	14	11	6	13	16	121
Autres événements	25	19	26	21	22	27	22	22	20	27	231
<b>Croisière</b>	<b>34</b>	<b>41</b>	<b>29</b>	<b>34</b>	<b>40</b>	<b>32</b>	<b>31</b>	<b>31</b>	<b>34</b>	<b>23</b>	<b>329</b>
Perte de puissance	14	18	11	18	25	13	14	15	15	14	157
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	8	6	6	14	9	11	13	9	8	7	91
Collision avec le relief	8	16	6	5	9	8	8	8	10	5	83
Événement lié à une composante / à un système	7	5	9	4	8	6	5	6	5	5	60
Autres événements	14	21	15	13	18	19	14	12	17	11	154
<b>Manœuvre</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>5</b>	<b>105</b>
Collision avec le relief	10	4	8	3	2	5	6	7	7	1	53
Perte de maîtrise	3	1	5	3	1	3	1	4	1	1	23
Collision avec un objet	2	4	2	4	0	7	2	1	2	2	26
Perte de puissance	5	0	0	4	1	1	3	0	0	0	14
Autres événements	6	5	4	6	1	3	8	3	5	2	43
<b>Approche</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>273</b>
Collision avec le relief	14	5	5	8	12	11	7	6	6	7	81
Perte de puissance	9	9	7	8	7	7	2	0	11	6	66
Collision avec un objet	5	4	9	8	3	6	8	1	8	9	61
Événement lié à une composante / à un système	6	3	6	6	9	2	5	3	3	5	48
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	5	5	2	6	4	5	3	3	7	8	48
Perte de maîtrise	3	4	3	5	3	6	3	4	4	1	36
Autres événements	14	6	13	4	14	10	7	11	8	6	93
<b>Atterrissage</b>	<b>106</b>	<b>116</b>	<b>149</b>	<b>114</b>	<b>122</b>	<b>112</b>	<b>114</b>	<b>111</b>	<b>116</b>	<b>99</b>	<b>1159</b>
Sortie de piste / Piste ratée	33	22	26	17	24	24	27	27	28	14	242
Collision avec un objet	23	30	32	22	23	25	28	26	18	20	247
Train d'atterrissage ( affaissement / escamotage )	7	16	30	28	18	26	24	22	25	17	213
Piqué / Capotage	18	21	27	27	22	18	18	20	20	17	208
Perte de maîtrise	18	14	25	16	23	20	17	27	19	22	201
Atterrissage brutal	11	20	35	16	19	23	22	20	13	14	193
Collision avec le relief	20	10	21	19	16	18	16	17	12	21	170
Train d'atterrissage non sortie	6	5	11	8	12	7	3	7	10	7	76
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	0	3	0	0	0	0	0	1	1	0	5
Autres événements	52	56	60	42	50	52	52	48	54	33	499
<b>Suivant l'impact</b>	<b>20</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>152</b>
Incendie / Explosion / Fumée	13	7	8	9	8	15	6	7	7	6	86
Autres événements	7	5	6	5	6	5	5	12	6	14	71

Data extracted February 17, 2015.

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  
2005-2014**

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
<b>À l'arrêt / Circulation</b>	<b>9</b>	<b>6</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>40</b>
Collision avec le relief	1	2	1	0	1	0	2	1	0	0	8
Perte de maîtrise	1	2	1	1	0	0	2	0	0	2	9
Collision avec un objet	1	1	3	1	0	0	0	0	0	2	8
Autres événements	8	5	2	2	3	0	5	4	1	4	34
<b>Décollage</b>	<b>10</b>	<b>11</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>71</b>
Perte de maîtrise	4	7	4	4	1	1	4	2	0	5	32
Collision avec le relief	3	6	2	3	2	2	3	1	2	1	25
Collision avec un objet	2	2	1	0	1	1	0	4	2	3	16
Perte de puissance	1	2	0	1	1	0	2	0	1	1	9
Autres événements	5	5	4	6	1	1	1	2	4	3	32
<b>Croisière</b>	<b>8</b>	<b>12</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>92</b>
Collision avec le relief	4	5	6	6	3	3	3	3	1	3	37
Perte de puissance	2	6	4	4	5	3	2	3	1	1	31
Atterrissage forcé ou par précaution / Amerrissage forcé	3	3	3	2	1	1	2	3	1	0	19
Événement lié à une composante / à un système	3	2	0	3	1	1	3	2	1	1	17
Autres événements	4	3	5	8	5	3	5	4	4	4	45
<b>Manœuvre</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>99</b>
Collision avec le relief	7	5	5	4	3	3	6	6	5	3	47
Perte de maîtrise	5	0	7	2	3	2	2	2	2	2	27
Collision avec un objet	0	7	1	2	2	4	3	3	2	3	27
Événement lié à l'exploitation	1	4	4	1	1	1	2	1	1	0	16
Perte de puissance	1	0	2	2	2	2	0	2	1	0	12
Autres événements	4	8	7	5	5	4	3	5	2	3	46
<b>Approche</b>	<b>6</b>	<b>2</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>43</b>
Collision avec le relief	2	1	1	2	3	4	1	1	0	0	15
Perte de puissance	2	1	1	0	1	0	0	2	0	1	8
Perte de maîtrise	2	0	0	0	0	1	1	1	0	1	6
Collision avec un objet	0	0	0	0	1	0	2	0	0	1	4
Autres événements	2	1	2	2	3	3	3	5	3	2	26
<b>Atterrissage</b>	<b>19</b>	<b>21</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>147</b>
Atterrissage brutal	2	9	5	6	2	4	4	4	1	3	40
Collision avec le relief	5	3	1	5	5	4	2	4	0	3	32
Perte de maîtrise	5	4	2	6	2	1	1	1	2	4	28
Collision avec un objet	4	5	4	3	4	4	0	2	5	4	35
Autres événements	8	7	9	4	9	7	2	4	9	5	64
<b>Suivant l'impact</b>	<b>9</b>	<b>4</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>39</b>
Incendie / Explosion / Fumée	7	3	3	2	3	1	2	1	2	0	24
Autres événements	2	1	1	1	1	3	2	1	1	2	15

Data extracted February 17, 2015.

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.

## Annexe B : Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements aéronautiques 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 BST.

### Événement aéronautique

- a) Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un aéronef;
- b) Toute situation ou condition dont le Bureau a des motifs raisonnables de croire qu'elle pourrait, à défaut de mesures correctives, provoquer un accident ou un incident décrit au point a) ci-dessus.

### Accident aéronautique devant être signalé

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

- a) une personne subit une blessure grave ou décède du fait d'être :
  - i) soit à bord de l'aéronef;
  - ii) soit en contact avec un élément de l'aéronef ou de son contenu;
  - iii) soit exposée directement au souffle d'un réacteur ou d'un rotor d'hélicoptère;
- b) l'aéronef subit des dommages qui altèrent sa résistance structurale, ses performances ou ses caractéristiques de vol et qui nécessitent des réparations importantes ou le remplacement des éléments touchés;
- c) l'aéronef est porté disparu ou est inaccessible.

### Incident aéronautique devant être signalé

Incident résultant directement de l'utilisation d'un avion d'une masse maximale homologuée au décollage (MMHD) de plus de 5 700 kg, ou de l'utilisation d'un giravion d'une MMHD de plus de 2 250 kg, au cours duquel, selon le cas :

- a) un moteur tombe en panne ou est coupé par mesure de précaution;
- b) une défaillance se produit dans la boîte de transmission;
- c) de la fumée ou un incendie se produit;
- 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, se pose alors qu'un ou plusieurs éléments de son train d'atterrissage sont rentrés, ou laisse traîner au sol l'extrémité d'une aile, un fuseau moteur ou quelque autre partie de l'aéronef;
- f) tout membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation 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'avion est ravitaillé en carburant inadéquat ou contaminé;
- j) il survient une collision, un risque de collision ou une perte d'espacement;

- k) un membre d'équipage déclare un cas d'urgence ou signale une situation urgente devant être traitée en priorité par une unité du contrôle de la circulation aérienne ou nécessitant 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;
- m) des marchandises dangereuses se répandent à bord de l'aéronef ou s'en échappent.

### **Blessure grave**

Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui, selon le cas :

- a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies;
- b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez);
- c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon;
- d) se traduit par la lésion d'un organe interne;
- e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de 5 % de la surface du corps;
- f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement pernicieux.

### **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'espacement en vol.

### **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 peut avoir été compromise.

### **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 MMHD est supérieure à 8 618 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 :

- a) un aéronef multimoteur dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit de 10 à 19 sièges sans compter les sièges pilotes;
- b) 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 en travail aérien**

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

- a) pour le transport de personnes autres que des membres d'équipage de conduite;
- b) pour le transport de charges externes pour hélicoptère;
- c) pour le remorquage d'objets;
- d) 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 :

- a) soit un aéronef monomoteur;
- b) soit un aéronef multimoteur, autre qu'un avion à turboréacteurs, dont la MMHD ne dépasse pas 8 618 kg (19 000 livres) et dont la configuration prévoit au plus neuf sièges, sans compter les sièges pilotes;
- c) soit un aéronef dont l'utilisation est autorisée par le ministre des Transports sous le régime de la section 1 de la sous-partie 3 de la partie VII du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC).

### **Exploitants gouvernementaux (État)**

Le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces.

### **Aviation d'affaires**

Les entreprises qui volent 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 ».