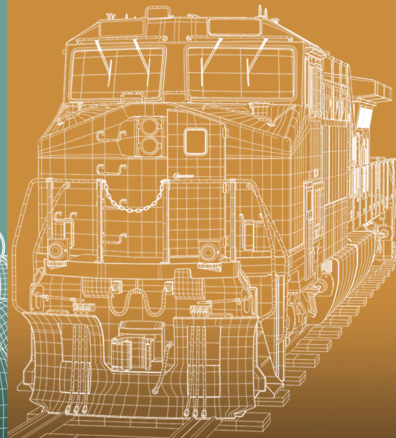
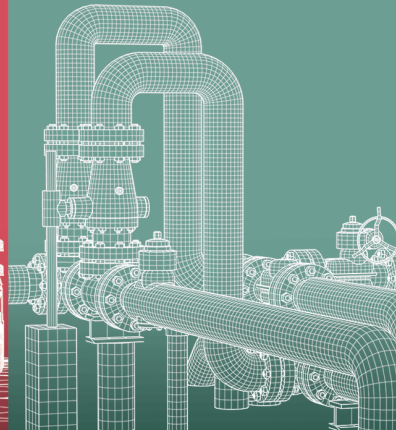




Transportation
Safety Board
of Canada

Bureau de la sécurité
des transports
du Canada



SOMMAIRE STATISTIQUE

Événements de transport maritime en 2024

Canada

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

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représenté par
le Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2025

Sommaire statistique : événements de transport maritime en 2024

N° de cat. TU1-18F-PDF
ISSN 2562-668X

Le présent document se trouve sur le site Web
Bureau de la sécurité des transports du Canada à l'adresse www.bst.gc.ca

This report is also available in English.

Table des matières

| | |
|--|----|
| Accidents..... | 2 |
| Aperçu du nombre d'accidents et de victimes..... | 2 |
| Accidents de navigation..... | 3 |
| Taux d'accidents..... | 6 |
| Incidents..... | 10 |
| Aperçu des incidents..... | 10 |
| Tableaux de données..... | 11 |
| Définitions..... | 19 |
| Événement maritime..... | 19 |
| Accident maritime..... | 19 |
| Incident maritime..... | 19 |
| Blessure grave..... | 20 |
| Navires visés..... | 20 |
| Divers..... | 21 |
| Domaines de responsabilité des bureaux régionaux du BST..... | 21 |

Sommaire statistique

Événements de transport maritime en 2024

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

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

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 consultation du présent sommaire afin d'éviter de tirer des conclusions que l'analyse statistique ne pourra appuyer.

Les données de 2024 ont été recueillies conformément aux exigences en matière de rapports énoncées dans le *Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports* qui était en vigueur au cours de l'année civile.

Les statistiques présentées ici reflètent la base de données du Système d'information sur la sécurité maritime (MARSIS) du BST au 24 février 2025. Comme les données sur les événements sont constamment mises à jour dans la base de données, les statistiques pourraient évoluer quelque peu avec le temps.

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

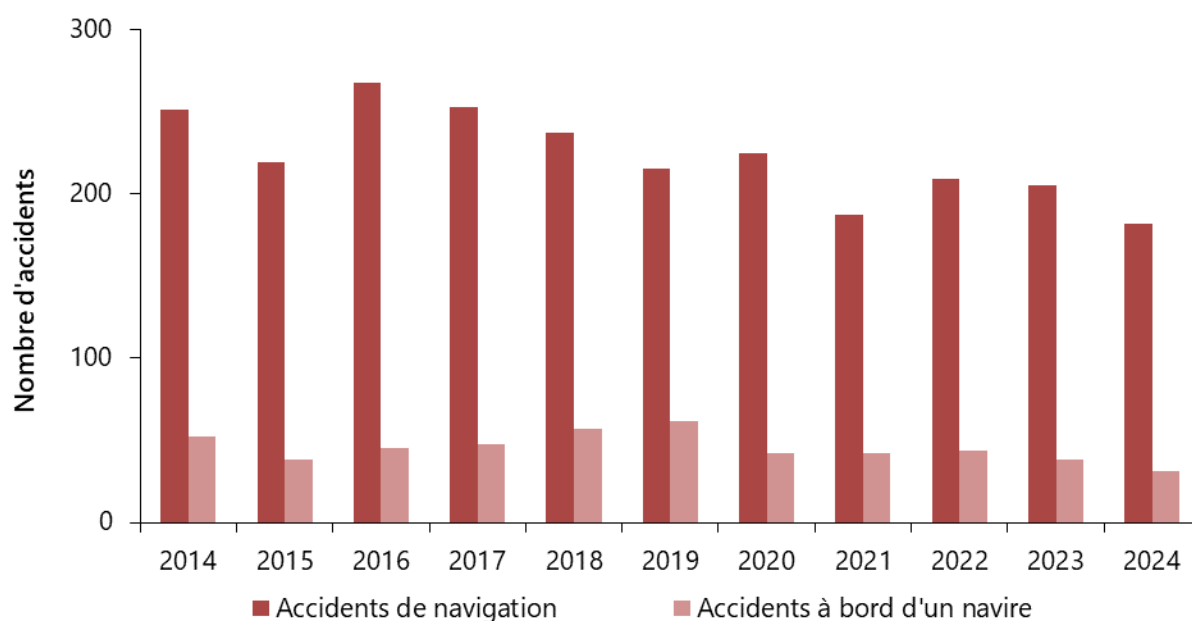
Accidents

Aperçu du nombre d'accidents et de victimes

En 2024, 213 accidents maritimes¹ ont été signalés au BST, en baisse par rapport au total de 243 en 2023, et en deçà de la moyenne décennale (2014-2023) de 274 (figure 1). En 2024, la proportion d'accidents de navigation (par opposition aux accidents à bord d'un navire) représentait 85 % de tous les accidents de transport maritime, ce qui est légèrement supérieur à la proportion moyenne décennale précédente de 83 %.

On a enregistré 182 accidents de navigation en 2024, un nombre inférieur à celui de 2023 (205) et inférieur de 20 % à la moyenne de 2014 à 2023 (227). Les bateaux de pêche ont été mis en cause dans 29 % de tous les accidents de navigation; il s'agit du plus haut taux pour tous les types de navires, suivi par les navires qui transportent des cargaisons solides, qui étaient en cause dans 18 % des accidents de navigation (données non présentées).

Figure 1. Accidents de navigation et accidents à bord d'un navire, 2014 à 2024



En 2024, 31 accidents à bord d'un navire ont été signalés au BST, comparativement à 38 en 2023, et également en baisse par rapport à la moyenne de 2014 à 2023 (47). Les bateaux de pêche étaient en cause dans 48 % de tous les accidents à bord d'un navire; il s'agit du plus haut taux pour tous les types de navires, suivi par les navires qui transportent des cargaisons solides, qui étaient en cause dans 23 % des accidents à bord d'un navire (données non présentées).

¹ Voir la section Définitions.

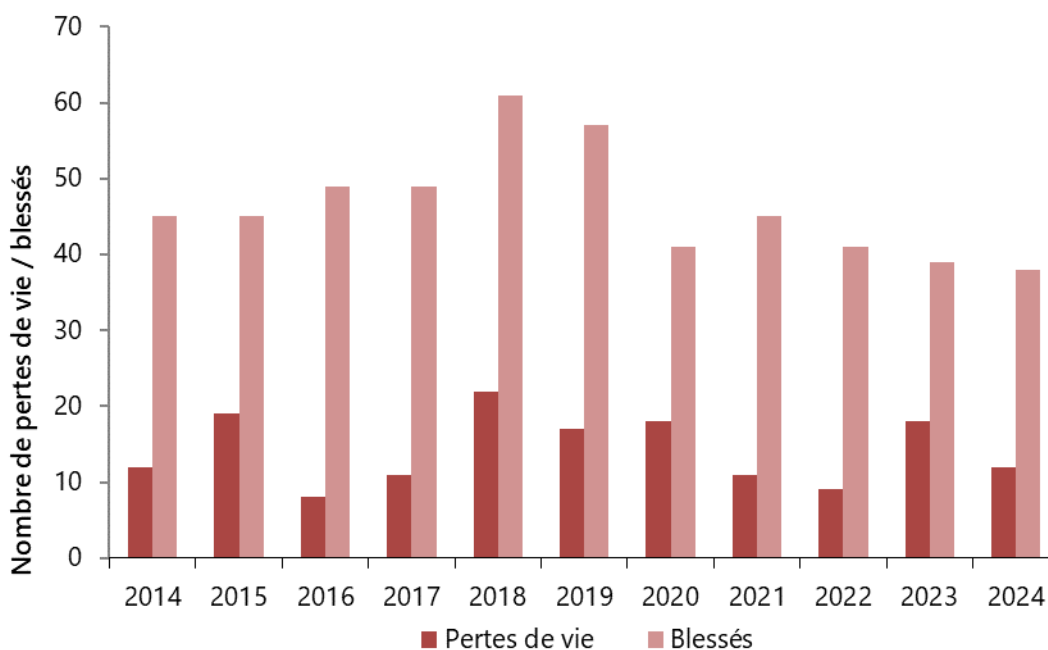
Victimes (tableaux 1, 6 et 7)

En 2024, on a signalé 12 pertes de vie dans le transport maritime, soit une baisse par rapport aux 18 pertes de vie signalées en 2023 et en deçà de la moyenne décennale de 14,5 (2014 à 2023). Parmi ces 12 pertes de vie en 2024, 8 sont survenues lors de 4 accidents de navigation; les 4 autres, lors de 4 accidents à bord d'un navire.

Il est à noter que 6 pertes de vie à la suite d'un accident de navigation en 2024 ont mis en cause des bateaux de pêche commerciale, et que les 4 pertes de vie à la suite d'accidents à bord d'un navire sont survenues à bord de bateaux de pêche commerciale. Ces données démontrent qu'il reste encore beaucoup de travail à faire pour améliorer la sécurité dans l'industrie de la pêche commerciale.

En 2024, le nombre de blessés graves (38) a légèrement baissé par rapport à celui de 2023 (39) et à la moyenne annuelle pour la période de 2014 à 2023 (47). En tout, 30 des 38 blessés graves (79 %) ont été victimes d'accidents à bord d'un navire, et 8 ont été victimes d'accidents de navigation (figure 2).

Figure 2. Pertes de vie et blessés graves dans le secteur maritime, 2014 à 2024

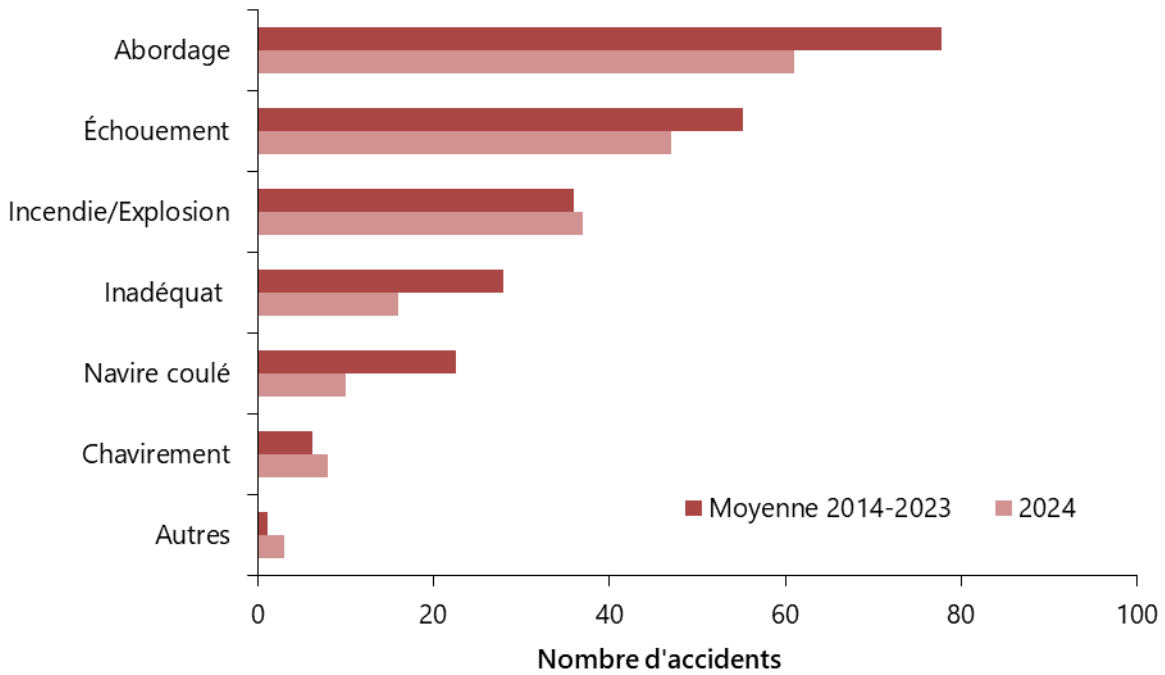


Accidents de navigation

Répartition par type d'accident (tableau 1)

Comme le montre la figure 3, les abordages (34 % de tous les types d'accidents signalés), les échouements (26 %) et les incendies et explosions (20 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquents survenus en 2024. Le nombre total d'abordages (61) a connu une baisse de 22 % par rapport à la moyenne décennale de 2014-2023 (78), le nombre d'échouements (47) a connu une baisse de 15 % par rapport à la moyenne décennale de 55, tandis que le nombre d'accidents liés à des incendies ou explosions (37) a augmenté de 3 % par rapport à la moyenne décennale de 36.

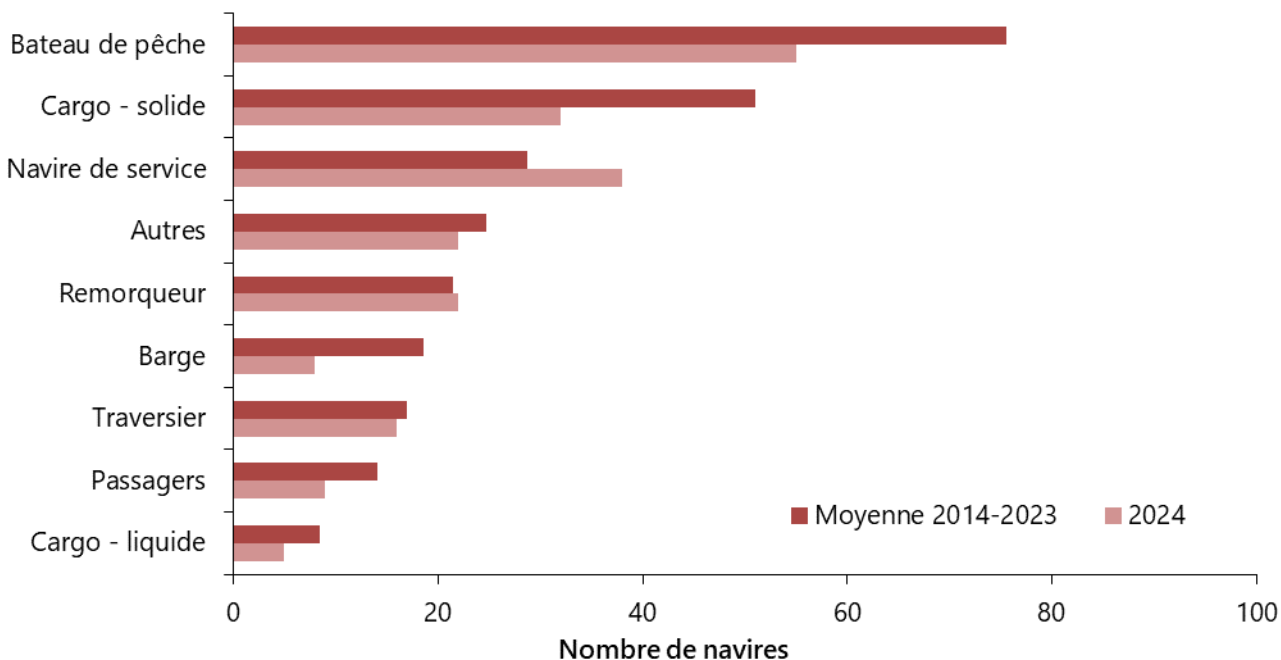
Figure 3. Accidents de navigation en 2024 par type d'accident, en comparaison avec la moyenne de 2014 à 2023



Répartition par type de navire (tableau 1)

Cinquante-cinq bateaux de pêche ont été mis en cause dans des accidents de navigation en 2024, ce qui représente une légère baisse par rapport à 2023 (57) et une baisse par rapport à la moyenne de 2014 à 2023 (76) (figure 4). Parmi le nombre total de navires mis en cause dans des accidents de navigation, 26 % étaient des bateaux de pêche.

Figure 4. Accidents de navigation en 2024 par type de navire, en comparaison avec la moyenne de 2014 à 2023



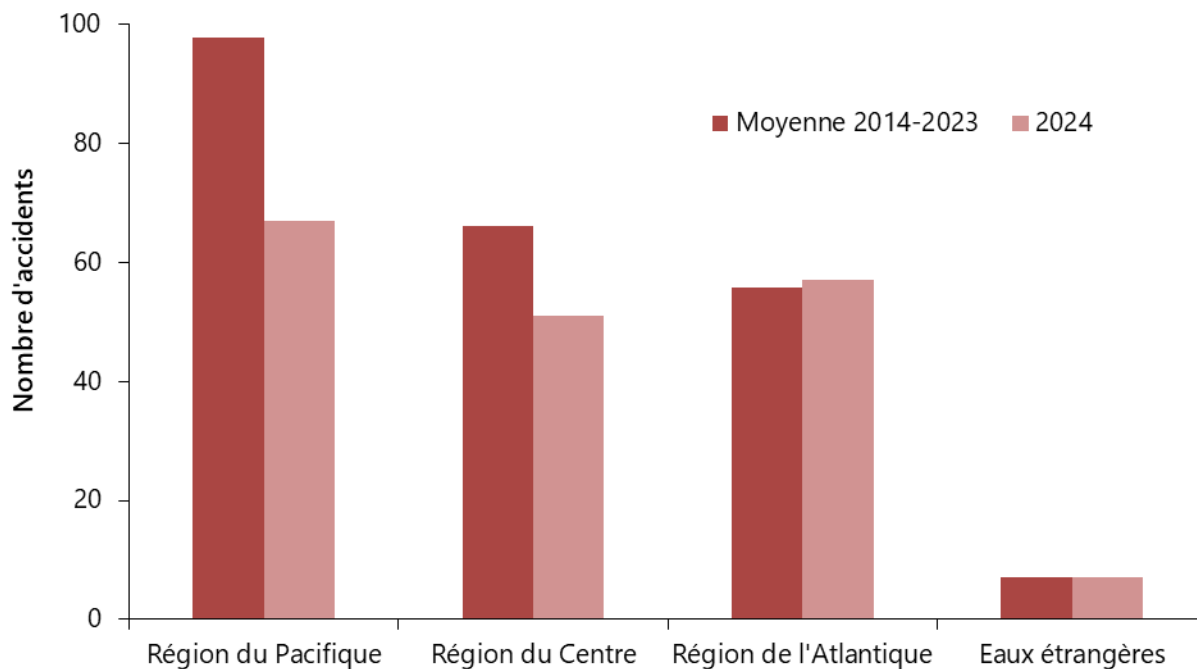
Répartition par région géographique (tableau 2)

En 2024, 37 % des accidents de navigation sont survenus dans la région du Pacifique, 31 % dans la région de l'Atlantique et 28 % dans la région du Centre. Moins de 4 % des accidents de navigation sont survenus dans des eaux étrangères². En 2024, dans la région du Pacifique, le nombre d'accidents de navigation (67) a diminué de 31 % par rapport à la moyenne pour la période de 2014 à 2023 (98). Dans la région du Centre, le nombre d'accidents de navigation (51) a été inférieur de 23 % par rapport à la moyenne de 2014 à 2023 (66), tandis que dans la région de l'Atlantique, le nombre d'accidents de navigation (57) était proche de la moyenne de 2014 à 2023 (56) (figure 5).

En 2024, les bateaux de pêche étaient plus souvent mis en cause dans des accidents de navigation que d'autres types de navires dans la région de l'Atlantique (31 bateaux de pêche, en baisse par rapport à la moyenne de 38 de 2014 à 2023) et dans la région du Pacifique (22 bateaux de pêche, soit un nombre inférieur à la moyenne de 31 pour la période de 2014 à 2023). Dans la région du Centre, la plupart des navires mis en cause dans des accidents de navigation étaient des navires de types « Cargos/navires-citernes » (22 cargos/navires-citernes, soit un nombre inférieur à la moyenne de 37 pour la période de 2014 à 2023) (tableau 2).

² Voir la section Définitions.

Figure 5. Accidents de navigation par région géographique en 2024, en comparaison avec la moyenne de 2014 à 2023



Répartition par pavillon du navire (tableaux 1, 3 et 4)

En 2024, 78 % des 207 navires mis en cause dans des accidents de navigation signalés au BST étaient des navires canadiens. Parmi ces 161 navires battant pavillon canadien, 41 % étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche, 34 % étaient des bateaux de pêche, et la dernière tranche de 25 % comprenait des navires de service (38), des navires hydrographiques/de recherche (2) ou des voiliers (1).

Taux d'accidents

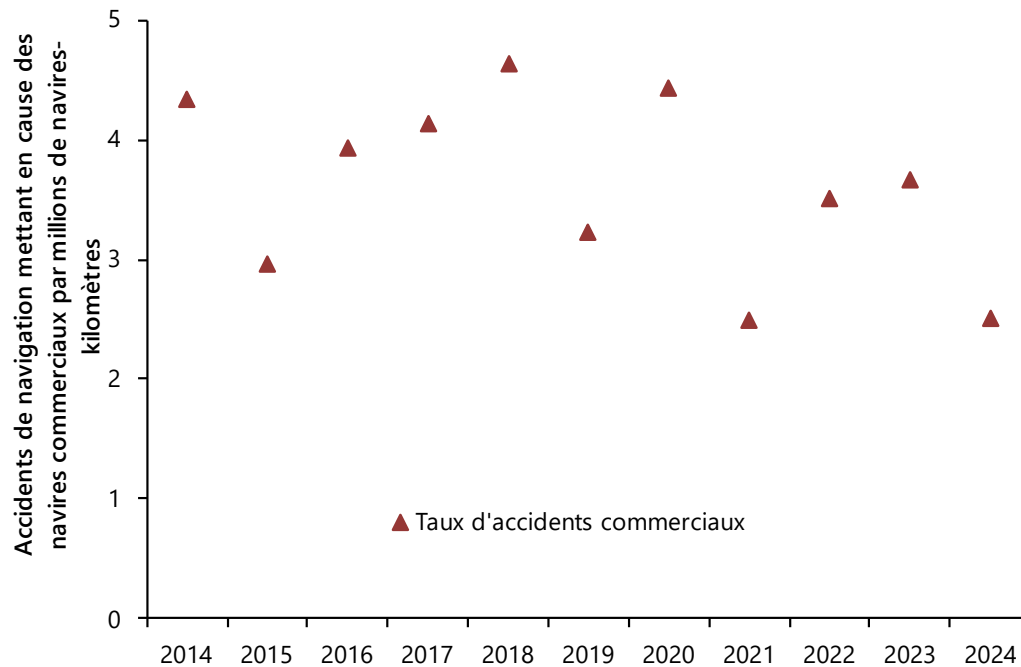
En 2024, dans le cas des navires de commerce battant pavillon canadien autres que les bateaux de pêche, les abordages (45 %), les échouements (21 %) et les incendies et explosions (17 %) ont été les principaux types d'accidents (tableau 3). D'après les renseignements fournis par Transports Canada³ et les évaluations du BST⁴, l'activité maritime des navires de commerce canadiens autres que des bateaux de

³ TC combine les données du système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne et les données du SIA par satellite provenant du fournisseur de SIA par satellite du gouvernement du Canada, afin d'obtenir une mesure complète et détaillée basée sur la distance parcourue lors de l'activité maritime commerciale battant pavillon canadien dans les eaux canadiennes. (Source 1. Transports Canada, « An introduction to automatic identification system (AIS) data and how it's used at TC (OPP) » (décembre 2019). Source 2. Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 20 mars 2025).

⁴ Les données fournies par TC ne prennent pas en compte l'activité de tous les navires de commerce d'une jauge brute inférieure à 300, qui ne sont pas tenus d'être équipés d'un SIA. Par conséquent, le BST estime les kilomètres-navires pour tous les navires de commerce d'une jauge brute inférieure à 300 en appliquant les

pêche dont la jauge brute est de plus de 15 (à l'exclusion des navires à passagers et des navires de croisière) a été estimée à 13,971 millions de navires-kilomètres commerciaux en 2024, nombre inchangé par rapport à la moyenne de 2014 à 2023. Le taux est donc de 2,5 accidents de navigation par million de navires-kilomètres en 2024, soit une baisse par rapport à la moyenne décennale précédente de 3,7.

Figure 6. Taux d'accidents de navigation pour les navires de commerce canadiens autres que les navires de pêche, de 2014 à 2024



En ce qui concerne les bateaux de pêche canadiens, les échouements (44 %), les incendies et explosions (17 %), et les abordages (15 %) ont été les types d'accidents de navigation les plus fréquemment signalés en 2024 (tableau 3). D'après des renseignements fournis par le ministère des Pêches et Océans, le Canada comptait 10 668 bateaux de pêche actifs en 2024⁵. Le taux d'accidents de navigation pour les bateaux de pêche canadiens (figure 7) était de 5,0 accidents de navigation pour 1000 bateaux de pêche actifs en 2024, ce qui est supérieur au taux de 4,7 en 2023, mais inférieur à la moyenne de 5,4 pour la période de 2014 à 2023.

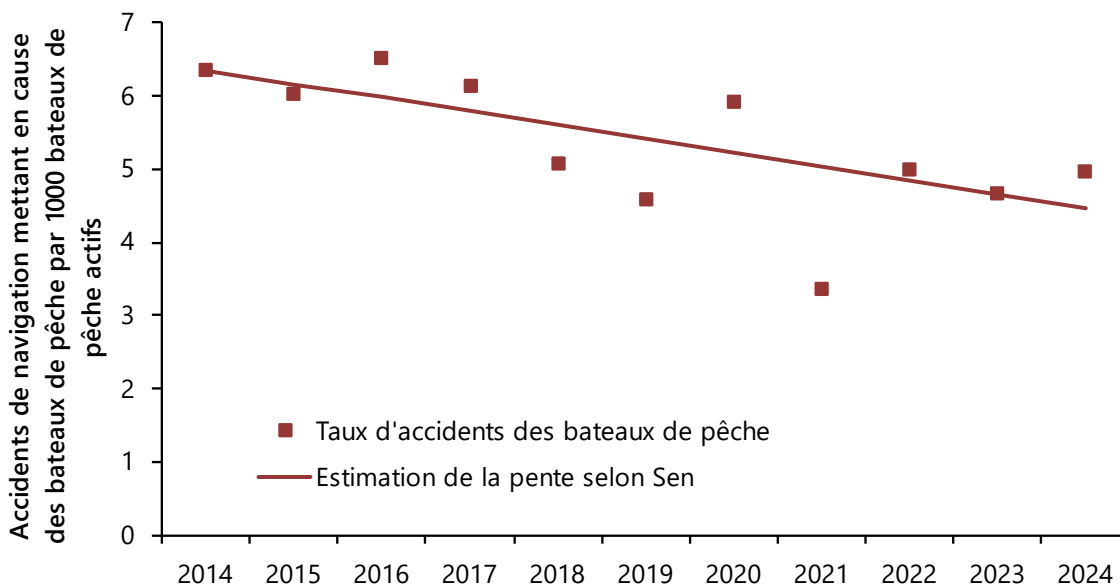
résultats d'un levé aérien — exécuté de 2015 à 2017 — des navires équipés ou non d'un SIA (Serra-Sogas et al., 2021) aux données sur l'activité basées sur les SIA fournies par TC.

(Source : N. Serra-Sogas, P. O'Hara, K. Pearce, L. Smallshaw et R. Canessa, « Using aerial surveys to fill gaps in AIS vessel traffic data to inform threat assessments, vessel management and planning », *Marine Policy*, vol. 133 (2021), à l'adresse <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104765>)

⁵ Source : Communications par courriel du ministère des Pêches et des Océans (MPO) du 20 mars 2025 au 1^{er} avril 2025. Les bateaux de pêche actifs sont définis comme des bateaux de pêche commerciale qui débarquent au moins une prise au cours de cette année civile.

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'accidents des bateaux de pêche indiquée à la figure 7. 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'accidents par année sur 11 ans, de 2014 à 2024. Il y avait une corrélation négative relativement forte qui indique une tendance à la baisse du taux d'accidents des bateaux de pêche canadiens au cours de cette période ($\tau_b = -0,564, p = 0,016$). La pente estimée selon la méthode de Sen, soit l'ampleur du changement à la baisse du taux par année, était de $-0,188$ accident par 1000 bateaux de pêche canadiens.

Figure 7. Taux d'accidents de navigation des bateaux de pêche canadiens, 2014 à 2024



En 2024, 27 navires étrangers ont été mis en cause dans des accidents de navigation dans les eaux canadiennes; 26 d'entre eux étaient des navires de commerce autres que des bateaux de pêche (tableau 4). D'après les renseignements fournis par Transports Canada⁶, l'activité maritime des navires de commerce étrangers autres que des bateaux de pêche d'une jauge brute de plus de 15 a totalisé 25,519 millions de navires-kilomètres commerciaux en 2024, ce qui est supérieur à la moyenne de 19,131 millions de navires-kilomètres pour la période de 2014 à 2023. Le taux d'accidents est donc de 0,9 accident de navigation mettant en cause des navires de commerce étrangers d'une jauge brute de plus de 15 par million de navires-kilomètres, ce qui représente une baisse par rapport à la moyenne de 1,8 pour la période de 2014 à 2023.

⁶ Source : Transports Canada, Analyse économique des transports – Groupe des politiques, communication par courriel le 20 mars 2025.

Navires perdus (tableaux 1 et 5)

En 2024, 18 navires ont été signalés perdus⁷, un nombre en hausse par rapport à 2023 (13) et supérieur à la moyenne de 2014 à 2023 (16). Onze des 18 navires perdus en 2024 étaient des bateaux de pêche. Sept des 18 navires signalés perdus étaient d'une jauge brute de moins de 15 et 3 d'entre eux, d'une jauge brute inconnue. Au cours des 10 dernières années (de 2015 à 2024), les bateaux de pêche dont la jauge brute était de moins de 60 ont représenté 51 % des navires canadiens perdus (tableaux 1 et 5, certaines données non présentées).

⁷ L'issue de chaque événement n'est pas toujours signalée au BST; ces totaux reflètent les données signalées.

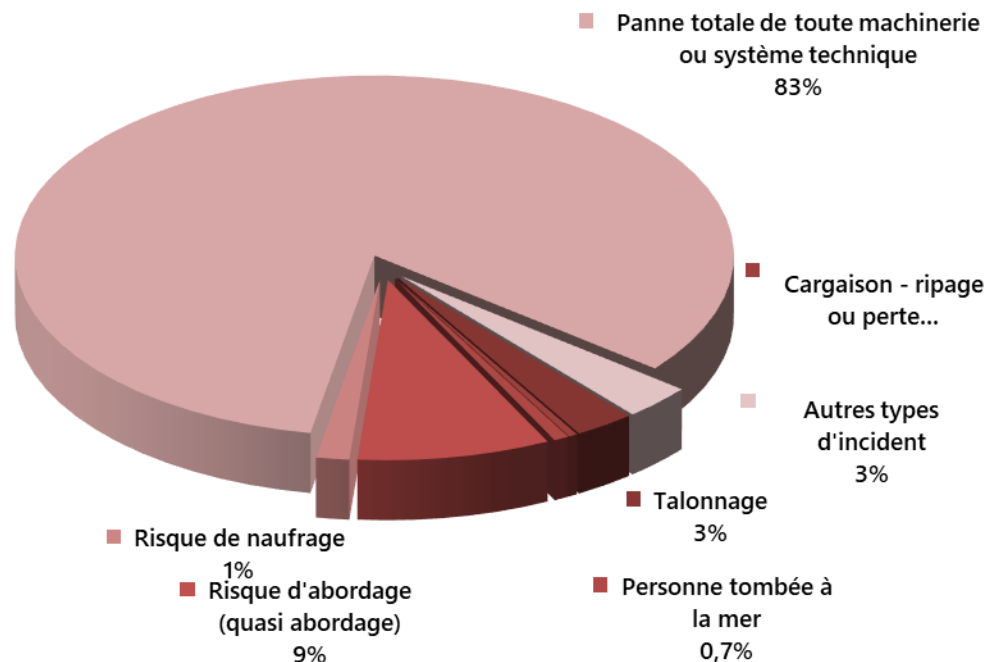
Incidents

Aperçu des incidents

En 2024, 738 incidents maritimes ont été signalés au BST, ce qui représente une baisse par rapport au total de 784 en 2023 et par rapport à la moyenne décennale de 2014 à 2023 (845). Les incidents maritimes qui ont eu lieu dans la région de l'Atlantique (345) représentaient 47 % de ces incidents; ceux qui ont eu lieu dans la région du Centre, 29 % (211); et ceux dans la région du Pacifique, 23 % (171). La dernière tranche de 1 % (11) des incidents signalés a eu lieu dans des eaux étrangères (tableau 2).

Les pannes totales de machines ou de systèmes techniques ont été mis en cause dans la majorité (83 %) des incidents à signaler (figure 8). La plupart de ces incidents (313 sur 612, ou 51 %) se sont produits dans la région de l'Atlantique, tandis que 43 sur 64 incidents présentant un risque d'abordage (67 %) ont eu lieu dans la région du Centre (données non présentées). Les bateaux de pêche (59 %) et les navires qui transportent des cargaisons solides (19 %) ont été les types de navires le plus souvent mis en cause dans les événements de panne totale de machines ou de systèmes techniques en 2024 (données non présentées).

Figure 8. Incidents maritimes par type, 2024*



* Les pourcentages ayant été arrondis pour chaque catégorie, les sommes dans tous les types d'incidents devraient être calculées à partir des données du tableau 1 plutôt qu'en additionnant les pourcentages à la figure 8.

Tableaux de données

Cette page est intentionnellement laissée vide.

Tableau 1. Événements de transport maritime, les navires, les pertes, et les victimes, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Accidents¹ | 303 | 257 | 313 | 301 | 294 | 277 | 267 | 229 | 253 | 243 | 213 |
| Accidents de navigation par type | 251 | 219 | 268 | 253 | 237 | 215 | 225 | 187 | 209 | 205 | 182 |
| Chavirement | 3 | 10 | 7 | 6 | 10 | 9 | 2 | 4 | 9 | 3 | 8 |
| Abordage | 88 | 57 | 90 | 92 | 83 | 75 | 97 | 58 | 67 | 71 | 61 |
| Incendie/explosion | 30 | 33 | 44 | 37 | 36 | 32 | 36 | 46 | 33 | 33 | 37 |
| Échouement | 62 | 61 | 66 | 59 | 58 | 54 | 49 | 39 | 55 | 49 | 47 |
| Navire coulé | 26 | 17 | 27 | 22 | 27 | 18 | 21 | 23 | 29 | 16 | 10 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/ inadéquat pour les besoins | 41 | 39 | 33 | 36 | 23 | 27 | 19 | 14 | 16 | 31 | 16 |
| Autres types d'accident de navire | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 3 | 0 | 2 | 3 |
| Accidents à bord d'un navire | 52 | 38 | 45 | 48 | 57 | 62 | 42 | 42 | 44 | 38 | 31 |
| Navires liés à des accidents de navigation | 283 | 247 | 315 | 289 | 272 | 240 | 261 | 211 | 241 | 236 | 207 |
| Barge | 12 | 13 | 24 | 20 | 29 | 18 | 25 | 14 | 18 | 13 | 8 |
| Cargo - liquide | 14 | 12 | 8 | 13 | 9 | 7 | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 |
| Cargo - solide | 69 | 37 | 40 | 42 | 48 | 58 | 64 | 43 | 49 | 60 | 32 |
| Traversier | 20 | 18 | 20 | 12 | 10 | 18 | 15 | 19 | 23 | 15 | 16 |
| Bateau de pêche | 92 | 84 | 94 | 96 | 77 | 62 | 79 | 51 | 64 | 57 | 55 |
| Passagers | 13 | 18 | 15 | 17 | 15 | 21 | 12 | 9 | 12 | 9 | 9 |
| Navire de service | 21 | 29 | 50 | 39 | 28 | 22 | 20 | 18 | 28 | 32 | 38 |
| Remorqueur | 23 | 19 | 26 | 28 | 25 | 9 | 22 | 24 | 19 | 19 | 22 |
| Autres types de navire | 19 | 17 | 38 | 22 | 31 | 25 | 18 | 28 | 23 | 26 | 22 |
| Navires liés à des accidents de navigation | 283 | 247 | 315 | 289 | 272 | 240 | 261 | 211 | 241 | 236 | 207 |
| Navire canadien, sauf les bateaux de pêche | 145 | 131 | 186 | 155 | 158 | 131 | 142 | 123 | 140 | 130 | 126 |
| Bateau de pêche canadien | 92 | 83 | 93 | 90 | 72 | 59 | 76 | 48 | 63 | 55 | 54 |
| Navire étranger | 46 | 33 | 36 | 44 | 42 | 50 | 43 | 40 | 38 | 51 | 27 |
| Navires perdus | 20 | 24 | 19 | 14 | 15 | 9 | 14 | 16 | 16 | 13 | 18 |
| 1 600 jauges brutes et plus | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| 150 à 1 599 jauges brutes | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 |
| 60 à 149 jauges brutes | 4 | 6 | 5 | 2 | 4 | 1 | 3 | 0 | 1 | 2 | 1 |
| 15 à 59 jauges brutes | 4 | 6 | 2 | 4 | 3 | 1 | 3 | 4 | 4 | 1 | 5 |
| moins de 15 jauges brutes | 8 | 9 | 7 | 5 | 6 | 7 | 7 | 6 | 6 | 3 | 7 |
| Jauge brute inconnue | 3 | 1 | 4 | 3 | 1 | 0 | 1 | 4 | 4 | 6 | 3 |
| Personnes mortellement blessées | 12 | 19 | 8 | 11 | 22 | 17 | 18 | 11 | 9 | 18 | 12 |
| Accidents de navigation | 4 | 13 | 6 | 4 | 14 | 9 | 14 | 9 | 4 | 10 | 8 |
| Accidents à bord d'un navire | 8 | 6 | 2 | 7 | 8 | 8 | 4 | 2 | 5 | 8 | 4 |
| Personnes gravement blessées | 45 | 45 | 49 | 49 | 61 | 57 | 41 | 45 | 41 | 39 | 38 |
| Accidents de navigation | 1 | 12 | 5 | 7 | 8 | 10 | 2 | 9 | 7 | 6 | 8 |
| Accidents à bord d'un navire | 44 | 33 | 44 | 42 | 53 | 47 | 39 | 36 | 34 | 33 | 30 |
| Événements avec fuite de marchandises dangereuses¹ | 0 | 5 | 6 | 7 | 8 | 2 | 4 | 1 | 12 | 3 | 1 |
| Incidents devant être signalés | 745 | 700 | 762 | 863 | 927 | 939 | 922 | 848 | 960 | 784 | 738 |
| Talonnage | 23 | 32 | 22 | 38 | 33 | 30 | 14 | 20 | 31 | 34 | 20 |
| Cargaison - ripage ou perte | 1 | 5 | 4 | 6 | 7 | 3 | 3 | 4 | 2 | 2 | 3 |
| Personne tombée à la mer | 7 | 10 | 8 | 9 | 11 | 14 | 5 | 5 | 13 | 5 | 5 |
| Risque d'abordage (quasi-abordage) | 35 | 31 | 45 | 52 | 67 | 54 | 66 | 35 | 63 | 63 | 64 |
| Risque de naufrage | 0 | 10 | 20 | 14 | 34 | 14 | 31 | 30 | 27 | 24 | 11 |
| Panne totale de toute machinerie ou système technique | 674 | 589 | 635 | 704 | 730 | 794 | 754 | 724 | 785 | 628 | 612 |
| Autres types d'incident | 5 | 23 | 28 | 40 | 45 | 30 | 49 | 30 | 39 | 28 | 23 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Les exigences de rapport du Règlement du BST concernant les rejets de marchandises dangereuses ont été harmonisées avec la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*. Le BST ne recueillait pas de données détaillées sur le rejet de marchandises dangereuses avant le 1^{er} juillet 2014.

Tableau 2. Événements de transport maritime, les navires, les pertes, et les victimes selon les régions¹, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Région du Pacifique | | | | | | | | | | | |
| Accidents de navigation | 96 | 92 | 138 | 117 | 102 | 84 | 87 | 84 | 98 | 80 | 67 |
| Accidents à bord d'un navire | 23 | 14 | 20 | 9 | 12 | 14 | 15 | 13 | 8 | 13 | 6 |
| Navires liés à des accidents de navire | 109 | 108 | 164 | 136 | 120 | 97 | 103 | 98 | 112 | 91 | 76 |
| Barge/Remorqueur | 24 | 23 | 39 | 35 | 37 | 18 | 30 | 24 | 21 | 19 | 19 |
| Cargo/Navire citerne | 15 | 6 | 14 | 9 | 8 | 13 | 16 | 11 | 12 | 11 | 6 |
| Traversier/Passagers | 10 | 15 | 17 | 13 | 13 | 16 | 10 | 17 | 17 | 12 | 8 |
| Bateau de pêche | 36 | 35 | 43 | 38 | 31 | 25 | 25 | 20 | 33 | 23 | 22 |
| Autres types de navire | 24 | 29 | 51 | 41 | 31 | 25 | 22 | 26 | 29 | 26 | 21 |
| Navires perdus | 9 | 12 | 9 | 9 | 3 | 3 | 5 | 6 | 7 | 3 | 4 |
| Décès | 5 | 12 | 0 | 6 | 7 | 8 | 4 | 2 | 3 | 5 | 4 |
| Incidents devant être signalés | 148 | 257 | 289 | 276 | 253 | 230 | 256 | 248 | 270 | 224 | 171 |
| Région du Centre | | | | | | | | | | | |
| Accidents de navigation | 75 | 66 | 58 | 66 | 65 | 69 | 72 | 59 | 62 | 70 | 51 |
| Accidents à bord d'un navire | 17 | 10 | 11 | 16 | 21 | 20 | 17 | 15 | 21 | 12 | 11 |
| Navires liés à des accidents de navire | 86 | 74 | 68 | 73 | 73 | 76 | 83 | 66 | 75 | 84 | 59 |
| Barge/Remorqueur | 8 | 9 | 9 | 9 | 8 | 7 | 10 | 12 | 13 | 10 | 6 |
| Cargo/Navire citerne | 56 | 35 | 25 | 31 | 36 | 38 | 41 | 28 | 37 | 43 | 22 |
| Traversier/Passagers | 14 | 13 | 9 | 11 | 10 | 18 | 10 | 10 | 11 | 9 | 10 |
| Bateau de pêche | 3 | 6 | 6 | 14 | 8 | 1 | 14 | 3 | 3 | 7 | 2 |
| Autres types de navire | 5 | 11 | 19 | 8 | 11 | 12 | 8 | 13 | 11 | 15 | 19 |
| Navires perdus | 2 | 2 | 2 | 0 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 4 | 5 |
| Décès | 2 | 2 | 0 | 3 | 1 | 3 | 1 | 2 | 2 | 3 | 0 |
| Incidents devant être signalés | 136 | 114 | 124 | 196 | 272 | 283 | 283 | 239 | 334 | 241 | 211 |
| Région de l'Atlantique | | | | | | | | | | | |
| Accidents de navigation | 72 | 56 | 65 | 63 | 55 | 54 | 55 | 43 | 46 | 50 | 57 |
| Accidents à bord d'un navire | 12 | 14 | 14 | 19 | 22 | 24 | 9 | 12 | 14 | 11 | 14 |
| Navires liés à des accidents de navire | 80 | 59 | 74 | 71 | 63 | 59 | 62 | 46 | 51 | 55 | 64 |
| Barge/Remorqueur | 3 | 0 | 1 | 1 | 5 | 2 | 4 | 2 | 3 | 3 | 3 |
| Cargo/Navire citerne | 6 | 2 | 3 | 11 | 4 | 6 | 4 | 8 | 3 | 7 | 4 |
| Traversier/Passagers | 9 | 8 | 9 | 5 | 2 | 5 | 7 | 1 | 7 | 2 | 7 |
| Bateau de pêche | 52 | 43 | 45 | 43 | 36 | 36 | 40 | 28 | 28 | 26 | 31 |
| Autres types de navire | 10 | 6 | 16 | 11 | 16 | 10 | 7 | 7 | 10 | 17 | 19 |
| Navires perdus | 9 | 10 | 8 | 5 | 10 | 6 | 8 | 8 | 8 | 5 | 9 |
| Décès | 5 | 5 | 8 | 2 | 13 | 6 | 13 | 7 | 4 | 10 | 8 |
| Incidents devant être signalés | 450 | 317 | 335 | 378 | 390 | 409 | 372 | 352 | 347 | 303 | 345 |
| Eaux étrangères | | | | | | | | | | | |
| Accidents de navigation | 8 | 5 | 7 | 7 | 15 | 8 | 11 | 1 | 3 | 5 | 7 |
| Accidents à bord d'un navire | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 4 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 |
| Navires liés à des accidents de navire | 8 | 6 | 9 | 9 | 16 | 8 | 13 | 1 | 3 | 6 | 8 |
| Barge/Remorqueur | 0 | 0 | 1 | 3 | 4 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Cargo/Navire citerne | 6 | 6 | 6 | 4 | 9 | 8 | 9 | 1 | 2 | 4 | 5 |
| Traversier/Passagers | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Bateau de pêche | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Autres types de navire | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| Navires perdus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Décès | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Incidents devant être signalés | 11 | 12 | 14 | 13 | 12 | 17 | 11 | 9 | 9 | 16 | 11 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Voir la carte des régions dans la section Définitions du sommaire statistique.

Tableau 3. Navires battant pavillon canadien mis en cause dans des accidents de navire selon la catégorie de navire et le type d'accident, et les taux d'accidents pour les navires de commerce, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Navires battant pavillon canadien mis en cause | 226 | 199 | 246 | 222 | 198 | 170 | 203 | 144 | 182 | 160 | 161 |
| Navires de commerce | 108 | 87 | 101 | 95 | 100 | 84 | 103 | 76 | 89 | 71 | 66 |
| Chavirement | 0 | 3 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 1 |
| Abordage | 53 | 34 | 49 | 45 | 49 | 44 | 64 | 37 | 47 | 40 | 30 |
| Incendie/explosion | 13 | 11 | 14 | 9 | 14 | 13 | 7 | 13 | 14 | 9 | 11 |
| Échouement | 16 | 16 | 21 | 20 | 16 | 14 | 15 | 14 | 16 | 10 | 14 |
| Navire coulé | 6 | 10 | 5 | 5 | 5 | 3 | 6 | 7 | 4 | 2 | 2 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 20 | 13 | 10 | 15 | 14 | 9 | 10 | 4 | 6 | 9 | 8 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Navires-kilomètres commerciaux (milliers) ¹ | 14 268 | 13 875 | 12 201 | 14 024 | 14 669 | 14 545 | 13 998 | 14 856 | 13 982 | 13 364 | 13 971 |
| Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres ² | 4,3 | 3,0 | 3,9 | 4,1 | 4,6 | 3,2 | 4,4 | 2,5 | 3,5 | 3,7 | 2,5 |
| Bateaux de pêche | 91 | 81 | 91 | 86 | 70 | 59 | 76 | 45 | 61 | 55 | 54 |
| Chavirement | 1 | 5 | 3 | 2 | 4 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 6 |
| Abordage | 15 | 4 | 12 | 19 | 12 | 7 | 17 | 4 | 3 | 6 | 8 |
| Incendie/explosion | 9 | 14 | 16 | 16 | 6 | 10 | 19 | 16 | 10 | 13 | 9 |
| Échouement | 32 | 34 | 32 | 29 | 33 | 27 | 26 | 13 | 25 | 21 | 24 |
| Navire coulé | 19 | 10 | 17 | 8 | 9 | 7 | 10 | 5 | 17 | 6 | 4 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 14 | 12 | 10 | 11 | 6 | 6 | 2 | 3 | 4 | 8 | 1 |
| Autres types d'accident de navire | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 2 |
| Bateaux de pêche actifs ³ | 13 696 | 13 264 | 13 362 | 13 171 | 13 180 | 12 850 | 12 348 | 13 076 | 11 843 | 11 813 | 10 668 |
| Taux d'accidents des bateaux de pêche ⁴ | 6,4 | 6,0 | 6,5 | 6,1 | 5,1 | 4,6 | 5,9 | 3,4 | 5,0 | 4,7 | 5,0 |
| Autres navires | 27 | 31 | 54 | 41 | 28 | 27 | 24 | 23 | 32 | 34 | 41 |
| Chavirement | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Abordage | 14 | 15 | 25 | 25 | 14 | 13 | 8 | 4 | 16 | 13 | 19 |
| Incendie/explosion | 7 | 3 | 14 | 4 | 11 | 2 | 9 | 9 | 6 | 8 | 11 |
| Échouement | 3 | 8 | 7 | 2 | 1 | 3 | 4 | 3 | 6 | 9 | 5 |
| Navire coulé | 1 | 0 | 3 | 6 | 1 | 5 | 2 | 3 | 3 | 2 | 3 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 2 | 4 | 4 | 3 | 0 | 3 | 1 | 3 | 0 | 2 | 1 |
| Autres types d'accident de navigation | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Transports Canada (TC) a mis à jour la méthode qu'il emploie pour mesurer l'activité commerciale. Depuis 2013, TC combine les données recueillies par le système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne aux données provenant du satellite de SIA du fournisseur de service satellite SIA du gouvernement du Canada pour calculer une mesure fondée sur la distance de l'activité maritime commerciale des navires battant pavillon canadien en eaux canadiennes. Cependant, tous les navires ne sont pas équipés de transpondeurs SIA. Le BST estime le nombre total de navires-kilomètres en se fondant sur des données reçues de TC. (Sources : communication par courriel de Transports Canada le 15 avril 2021, le 20 mars 2025).

² Ce taux d'accidents commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux battant pavillon canadien de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres.

³ Les bateaux de pêche commerciale qui débarquent au moins une prise au cours de cette année civile (Source : Communication par courriel du ministère des Pêches et des Océans le 1 avril 2025).

⁴ Le taux d'accidents des bateaux de pêche représente le nombre d'accidents mettant en cause des bateaux de pêche commerciale battant pavillon canadien par 1000 bateaux de pêche actifs.

Tableau 4. Navires battant pavillon étranger mis en cause dans des accidents de navires selon la catégorie de navires et le type d'accident, et les taux d'accidents pour les navires de commerce, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Navires battant pavillon étranger mis en cause | 46 | 33 | 36 | 44 | 42 | 50 | 43 | 40 | 38 | 51 | 27 |
| Navires de commerce | 42 | 30 | 32 | 37 | 32 | 45 | 40 | 37 | 37 | 48 | 26 |
| Chavirement | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abordage | 29 | 11 | 17 | 21 | 24 | 25 | 30 | 21 | 21 | 27 | 14 |
| Incendie/explosion | 0 | 5 | 0 | 4 | 3 | 6 | 0 | 6 | 2 | 3 | 5 |
| Échouement | 8 | 4 | 8 | 6 | 2 | 6 | 4 | 7 | 7 | 6 | 3 |
| Navire coulé | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 5 | 10 | 6 | 6 | 3 | 8 | 6 | 3 | 6 | 12 | 4 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Navires-kilomètres commerciaux (milliers) ¹ | 18 974 | 17 340 | 15 557 | 18 615 | 20 069 | 19 291 | 19 569 | 20 871 | 20 258 | 20 764 | 25 519 |
| Accidents commerciaux par million de navires-kilomètres ² | 2,3 | 1,5 | 1,8 | 1,8 | 1,4 | 1,9 | 1,8 | 1,7 | 1,7 | 2,2 | 0,9 |
| Bateaux de pêche | 0 | 1 | 1 | 6 | 5 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 1 |
| Chavirement | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abordage | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 1 | 1 |
| Incendie/explosion | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Échouement | 0 | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Navire coulé | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Autres navires | 4 | 2 | 3 | 1 | 5 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Chavirement | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Abordage | 1 | 1 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Incendie/explosion | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Échouement | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Navire coulé | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Transports Canada (TC) a mis à jour la méthode qu'il emploie pour mesurer l'activité commerciale. Depuis 2013, TC combine les données recueillies par le système d'identification automatique (SIA) terrestre de la Garde côtière canadienne aux données provenant du satellite de SIA du fournisseur de service satellite SIA du gouvernement du Canada pour calculer une mesure fondée sur la distance de l'activité maritime commerciale des navires battant pavillon canadien en eaux canadiennes. Cependant, tous les navires ne sont pas équipés de transpondeurs SIA. Le BST estime le nombre total de navires-kilomètres en se fondant sur des données reçues de TC. (Sources : communication par courriel de Transports Canada le 15 avril 2021, le 20 mars 2025).

² Ce taux d'accidents commerciaux représente le nombre d'accidents de navigation mettant en cause des navires commerciaux étrangers de 15 jauges brutes ou plus (excluant les navires à passagers et les bateaux de pêche) par million de navires-kilomètres.

Tableau 5. Navires perdus selon la catégorie et l'âge du navire, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Navires perdus | 20 | 24 | 19 | 14 | 15 | 9 | 14 | 16 | 16 | 13 | 18 |
| 0-4 ans | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 5-9 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10-14 ans | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| 15-19 ans | 2 | 1 | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | 0 | 0 |
| 20-24 ans | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 7 |
| 25-29 ans | 5 | 5 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| 30 ans et plus | 4 | 10 | 7 | 7 | 3 | 1 | 6 | 5 | 5 | 3 | 2 |
| Inconnu | 8 | 3 | 8 | 5 | 3 | 5 | 6 | 5 | 7 | 8 | 6 |
| Navires de commerce | 2 | 8 | 4 | 2 | 3 | 0 | 1 | 3 | 3 | 2 | 2 |
| 0-4 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 5-9 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10-14 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15-19 ans | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| 20-24 ans | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25-29 ans | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 30 ans et plus | 1 | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 |
| Inconnu | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 |
| Bateaux de pêche | 17 | 16 | 14 | 9 | 12 | 6 | 12 | 11 | 11 | 5 | 11 |
| 0-4 ans | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5-9 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10-14 ans | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 |
| 15-19 ans | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 20-24 ans | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 7 |
| 25-29 ans | 4 | 3 | 1 | 0 | 3 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 |
| 30 ans et plus | 3 | 6 | 5 | 6 | 2 | 0 | 6 | 3 | 4 | 2 | 1 |
| Inconnu | 7 | 2 | 6 | 1 | 2 | 4 | 4 | 4 | 4 | 1 | 1 |
| Autres navires | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 3 | 1 | 2 | 2 | 6 | 5 |
| 0-4 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 5-9 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10-14 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| 15-19 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20-24 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 25-29 ans | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30 ans et plus | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Inconnu | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 6 | 5 |

Données produites le 24 mars 2025

Tableau 6. Accidents et personnes mortellement¹ ou gravement blessées selon le type d'accident, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Accidents de navigation avec décès¹ ou blessés graves | 4 | 7 | 5 | 8 | 12 | 9 | 7 | 9 | 7 | 8 | 9 |
| Chavirement | 0 | 2 | 1 | 1 | 5 | 3 | 0 | 3 | 0 | 2 | 2 |
| Abordage | 1 | 2 | 2 | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 |
| Incendie/explosion | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Échouement | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 |
| Navire coulé | 3 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 |
| Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation | 4 | 13 | 6 | 4 | 14 | 9 | 14 | 9 | 4 | 10 | 8 |
| Chavirement | 0 | 9 | 2 | 1 | 7 | 7 | 0 | 4 | 0 | 2 | 3 |
| Abordage | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Incendie/explosion | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Échouement | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Navire coulé | 4 | 3 | 4 | 3 | 4 | 1 | 9 | 3 | 4 | 6 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 1 | 5 |
| Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation | 1 | 12 | 5 | 7 | 8 | 10 | 2 | 9 | 7 | 6 | 8 |
| Chavirement | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Abordage | 1 | 9 | 4 | 6 | 0 | 4 | 2 | 1 | 2 | 3 | 6 |
| Incendie/explosion | 0 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| Échouement | 0 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 | 0 | 0 | 5 | 0 | 2 |
| Navire coulé | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 3 | 0 |
| Dommage qui rend le navire inapte à prendre la mer/inadéquat pour les besoins | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Autres types d'accident de navire | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Accidents à bord d'un navire | 52 | 38 | 45 | 48 | 57 | 62 | 42 | 42 | 44 | 38 | 31 |
| Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire | 8 | 6 | 2 | 7 | 8 | 8 | 4 | 2 | 5 | 8 | 4 |
| Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire | 5 | 6 | 1 | 5 | 7 | 7 | 4 | 2 | 4 | 7 | 1 |
| En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison | 3 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 3 |
| Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire | 44 | 33 | 44 | 42 | 53 | 47 | 39 | 36 | 34 | 33 | 30 |
| Monter à bord, être à bord, passer par-dessus bord du navire | 10 | 7 | 6 | 7 | 7 | 2 | 7 | 4 | 5 | 6 | 5 |
| En contact avec un élément du navire ou de sa cargaison | 34 | 26 | 38 | 35 | 46 | 45 | 32 | 32 | 29 | 27 | 25 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Le nombre de décès comprend les personnes portées disparues.

Tableau 7. Navires mis en cause dans des accidents et personnes mortellement¹ ou gravement blessées selon le type de navire, 2014 à 2024

| | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Navires mis en cause dans des accidents de navigation avec décès¹ ou blessés graves | 4 | 7 | 5 | 8 | 12 | 9 | 7 | 9 | 7 | 8 | 10 |
| Barge/Remorqueur | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Cargo/Navire citerne | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Traversier/Passagers | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 0 | 2 | 0 | 2 | 1 | 4 |
| Bateau de pêche | 3 | 3 | 2 | 3 | 8 | 3 | 5 | 5 | 3 | 3 | 3 |
| Autres types de navire | 0 | 2 | 1 | 2 | 1 | 6 | 0 | 2 | 2 | 4 | 3 |
| Personnes mortellement blessées dans des accidents de navigation | 4 | 13 | 6 | 4 | 14 | 9 | 14 | 9 | 4 | 10 | 8 |
| Barge/Remorqueur | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Cargo/Navire citerne | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Traversier/Passagers | 0 | 6 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bateau de pêche | 2 | 6 | 6 | 1 | 13 | 4 | 14 | 6 | 3 | 5 | 6 |
| Autres types de navire | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 5 | 0 | 1 | 1 | 5 | 2 |
| Personnes gravement blessées dans des accidents de navigation | 1 | 12 | 5 | 7 | 8 | 10 | 2 | 9 | 7 | 6 | 8 |
| Barge/Remorqueur | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Cargo/Navire citerne | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 |
| Traversier/Passagers | 0 | 2 | 4 | 2 | 0 | 0 | 2 | 0 | 5 | 1 | 5 |
| Bateau de pêche | 1 | 1 | 0 | 3 | 1 | 2 | 0 | 1 | 1 | 3 | 0 |
| Autres types de navire | 0 | 9 | 1 | 1 | 1 | 8 | 0 | 3 | 1 | 2 | 3 |
| Navires mis en cause dans des accidents à bord d'un navire | 52 | 38 | 45 | 48 | 58 | 62 | 42 | 42 | 44 | 38 | 31 |
| Barge/Remorqueur | 4 | 0 | 4 | 2 | 3 | 5 | 3 | 2 | 2 | 4 | 1 |
| Cargo/Navire citerne | 21 | 5 | 12 | 19 | 22 | 24 | 15 | 12 | 14 | 10 | 8 |
| Traversier/Passagers | 5 | 9 | 6 | 5 | 8 | 8 | 3 | 4 | 8 | 8 | 7 |
| Bateau de pêche | 18 | 23 | 19 | 16 | 21 | 23 | 14 | 23 | 15 | 11 | 15 |
| Autres types de navire | 4 | 1 | 4 | 6 | 4 | 2 | 7 | 1 | 5 | 5 | 0 |
| Personnes mortellement blessées dans des accidents à bord d'un navire | 8 | 6 | 2 | 7 | 8 | 7 | 4 | 2 | 5 | 8 | 4 |
| Barge/Remorqueur | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Cargo/Navire citerne | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Traversier/Passagers | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| Bateau de pêche | 6 | 5 | 1 | 2 | 4 | 4 | 2 | 2 | 2 | 3 | 4 |
| Autres types de navire | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5 | 0 |
| Personnes gravement blessées dans des accidents à bord d'un navire | 42 | 33 | 44 | 42 | 53 | 47 | 39 | 36 | 34 | 32 | 30 |
| Barge/Remorqueur | 4 | 0 | 4 | 3 | 2 | 4 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 |
| Cargo/Navire citerne | 18 | 5 | 12 | 16 | 21 | 16 | 16 | 11 | 12 | 9 | 9 |
| Traversier/Passagers | 5 | 8 | 6 | 4 | 10 | 7 | 1 | 4 | 4 | 7 | 7 |
| Bateau de pêche | 12 | 19 | 19 | 14 | 17 | 19 | 12 | 19 | 12 | 9 | 13 |
| Autres types de navire | 3 | 1 | 3 | 5 | 3 | 1 | 8 | 0 | 4 | 4 | 0 |

Données produites le 24 mars 2025

¹ Le nombre de décès comprend les personnes portées disparues.

Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent aux événements maritimes 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 maritime

- Tout accident ou incident lié à l'utilisation d'un navire;
- Toute situation ou condition 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-dessus.

Accident maritime

Un accident résultant directement de l'utilisation d'un navire autre qu'une embarcation de plaisance au cours duquel :

Accident à bord d'un navire

- Une personne subit une blessure grave ou perd la vie du fait :
 - de monter à bord du navire, d'être à bord du navire ou de passer par-dessus bord;
 - d'être en contact direct avec un élément du navire ou de son contenu.

Accident de navigation

- Le navire :
 - coule, sombre ou chavire;
 - est impliqué dans une collision ou un risque de collision;
 - subit un incendie ou une explosion;
 - s'échoue;
 - subit des avaries qui compromettent son état de navigabilité ou le rendent inutilisable aux fins prévues;
 - est porté disparu ou est abandonné.

Incident maritime

- Une personne passe par-dessus bord;
- Le navire :
 - talonne le fond de façon imprévue, sans qu'il y ait échouement;
 - s'emmêle dans une conduite ou un câble d'utilité publique, ou dans un pipeline sous-marin;
 - est en danger de collision;
 - subit une panne totale;

- de l'équipement de navigation, si le défaut compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- des machines principales et auxiliaires;
- des machines de propulsion, de gouverne ou de pont si la panne compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- La cargaison d'un navire ou une partie de celle-ci se met à riper ou passe par-dessus bord, ou
 - le navire est ancré, échoué ou à l'échouage afin d'éviter un accident;
- Un membre d'équipage dont les fonctions sont directement liées à la sécurité d'utilisation du navire subit une incapacité physique qui le rend inapte à exercer ses fonctions et compromet la sécurité des personnes, des biens ou de l'environnement;
- Une quantité de marchandises dangereuses ou un rayonnement qui dépasse la quantité ou l'intensité indiquée à la partie 8 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* se répandent à bord du navire ou s'en échappent, et ce, accidentellement.

Blessure grave

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

Navires visés

Le présent document vise les navires de commerce qui comprennent tous les navires immatriculés ou détenteurs d'un permis d'exploitation commerciale. Les événements mettant en cause des embarcations de plaisance ne sont pas normalement inclus, sauf lorsqu'il s'agit d'un événement mettant aussi en cause un navire de commerce.

Catégories de navire

- Navires de commerce autres que des bateaux de pêche : comprennent les cargos, les traversiers, les navires à passagers, les remorqueurs et les chalands.
- Bateaux de pêche commerciale : comprennent les bateaux dédiés aux activités de pêche commerciale.
- Autres : comprennent les navires de recherche, les plates-formes de forage, les navires utilisés en vue de l'exploitation pétrolière et du soutien de leurs activités, les navires du gouvernement et les embarcations de plaisance.

Divers

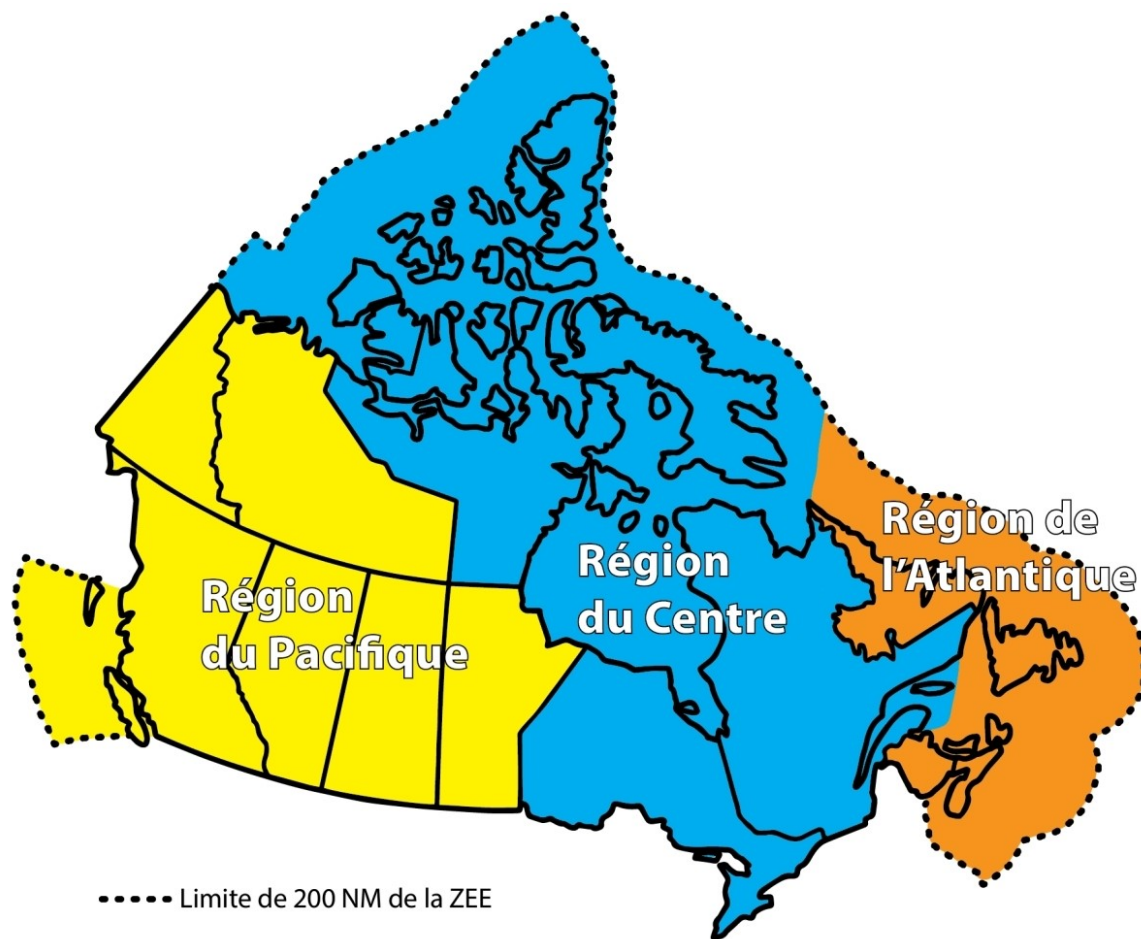
Jauge brute

Mesure de la capacité d'un navire, y compris les espaces à l'intérieur de la coque et les espaces clos sur le pont pour la cargaison, les approvisionnements, le carburant, les passagers et l'équipage, sauf exception.

Mouvement

Trajet d'un navire entre des ports, ou trajet d'au moins 1 km dans un port, où au moins un des ports est un port national.

Domaines de responsabilité des bureaux régionaux du BST



La région du Pacifique comprend la Colombie-Britannique, l'Alberta, la Saskatchewan, le Manitoba, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest au sud du 70^e parallèle, ainsi que les eaux adjacentes à ces provinces et territoires jusqu'à la limite de 200 NM de la zone économique exclusive (ZEE) (ou jusqu'à la limite maritime d'un autre État).

La région du Centre comprend l'Ontario, le Québec (y compris les Îles-de-la-Madeleine), le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest au nord du 70^e parallèle, ainsi que la baie James, la baie d'Hudson, la voie maritime du Saint-Laurent et les voies navigables des Grands Lacs jusqu'à la frontière canado-américaine.

La région de l'Atlantique comprend le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-Labrador ainsi que les eaux adjacentes à ces provinces jusqu'à la limite de 200 NM de la ZEE (ou jusqu'à la limite maritime d'un autre État).