

**Tableau S1 : Résumé des statistiques relatives à la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire, routier et du TMD, 2014-2023**

	Année	Mode de transport				TMD <sup>5</sup>
		aérien <sup>1</sup>	maritime <sup>2</sup>	ferroviaire <sup>3</sup>	routier <sup>4</sup>	
<b>Accidents</b>	<b>2023<sup>P</sup></b>		83	923	N/D	352
	<b>2022</b>		82	1,013	91,533	381
	<b>2021</b>		62	898	83,590	352
	<b>2020</b>		96	943	79,990	324
	<b>2019</b>		91	1,214	104,640	441
	<b>2018</b>		102	1,172	111,334	453
	<b>2017</b>		88	1,100	114,412	400
	<b>2016</b>		100	915	118,321	301
	<b>2015</b>		68	1,063	119,550	332
	<b>2014</b>		100	1,078	116,292	385
<b>Victimes</b>	<b>2023<sup>P</sup></b>		20	67	N/D	0
	<b>2022</b>		7	66	1,931	0
	<b>2021</b>		11	60	1,768	2
	<b>2020</b>		18	60	1,746	0
	<b>2019</b>		17	72	1,756	0
	<b>2018</b>		22	57	1,939	2
	<b>2017</b>		11	77	1,861	1
	<b>2016</b>		8	68	1,900	3
	<b>2015</b>		19	46	1,887	4
	<b>2014</b>		12	58	1,841	1
<b>Taux d'accidents</b>	<b>2023<sup>P</sup></b>		5.8	10.9	N/D	N/D
	<b>2022</b>		5.8	12.5	0.73	N/D
	<b>2021</b>		5.7	11.3	0.67	N/D
	<b>2020</b>		8.2	11.8	0.68	N/D
	<b>2019</b>		7.3	13.7	0.69	N/D
	<b>2018</b>		N/D	13.3	0.77	N/D
	<b>2017</b>		N/D	13.3	0.76	N/D
	<b>2016</b>		N/D	11.5	0.78	N/D
	<b>2015</b>		N/D	12.5	0.79	N/D
	<b>2014</b>		N/D	12.3	0.78	N/D

## Notes et sources

Notes : Les données pour les années 2014 à 2022 ont été révisées. P = Données préliminaires. E = Estimation. N/D = Non disponible. TMD = Transport de marchandises dangereuses.

Comparaison du nombre d'accidents entre les modes : la source et les critères de déclaration des accidents/incidents diffèrent pour chaque mode; aussi le lecteur doit-il être prudent lorsqu'il procède à des comparaisons entre les modes. Par exemple, les définitions d'un accident à déclaration obligatoire au Bureau de la sécurité des transports (BST) et d'un incident varient selon qu'il s'agit d'un accident aérien, maritime et ferroviaire. Le type d'exposition au risque, la fréquence et l'ampleur de l'accident, y compris les répercussions sur la perception publique de la sécurité, varient également. Le programme TMD ne couvre pas les marchandises dangereuses transportées en vrac sur des navires ou par pipeline, ce qui limite donc la comparaison des données qui peut être effectuée au sujet des accidents de TMD en transit dans tous les modes.

Comparaison des taux d'accidents au sein d'un mode et entre les modes et limites des données : les mesures d'activité disponibles (que l'on appelle également les données sur l'exposition au risque ou sur un dénominateur) et le nombre d'accidents (numérateur) qui visent à déterminer le taux d'accidents sont également propres à chaque mode et présentent leurs propres limites. Pour le transport maritime, les données sont recueillies uniquement au sujet des bâtiments commerciaux d'une jauge brute supérieure à 15 tonneaux. En outre, des variations sont survenues dans la collecte des données au fil des ans. Pour évaluer les taux d'accidents sur 10 ans dans le transport maritime, on utilise les millions de navires-kilomètres. Pour ce qui est du transport routier, les taux d'accidents disponibles dépendent du nombre de véhicules immatriculés plutôt que des kilomètres. Dans le domaine du transport aérien, les heures de vol sont plus représentatives de l'exposition à un risque.

Les tendances observées sur 10 ans en transport ferroviaire sont disponibles par million de trains-milles. Sur les quatre modes donc, le dénominateur dont on dispose pour mesurer l'activité varie selon le niveau de représentation de tous les accidents modaux. En outre, certains dénominateurs doivent être estimés pour tenir compte des changements qui surviennent dans les données déclarées une certaine année ou du décalage des données au sujet de l'année la plus récente.

Les estimations du niveau d'exposition / d'activité approximatif disponibles (ou les données du dénominateur) pour le transport des marchandises dangereuses manquent de précision pour fournir des tendances raisonnables des taux d'accidents. Des estimations fiables / précises du niveau d'exposition / d'activité (ou des données sur le dénominateur) pour le transport des marchandises dangereuses ne sont pas actuellement disponibles.

Comparaison des périodes de temps : les données déclarées sont préliminaires pour 2023 puisque des déclarations d'accidents/incidents peuvent être reçues ou révisées et mises à jour après la finalisation du rapport annuel. La différence entre le total final et le total préliminaire des accidents a toujours été négligeable (c.-à-d. à environ 1 %) pour les transports ferroviaire, maritime et aérien. Pour le transport routier, les données sur les collisions déclarées à la police sont recueillies par les provinces et territoires et fournies à Transports Canada dans le but d'établir les statistiques nationales sur les collisions de la route qui ont fait des victimes. Le décalage d'une année civile résulte des difficultés inhérentes à la collecte et au traitement de volumes aussi élevés de données (plus de 600 000 accidents par an) et à la compilation et à la diffusion de statistiques à l'échelle des administrations et ensuite à l'échelle nationale.

De plus, les comparaisons à long terme peuvent subir l'influence des changements apportés par l'industrie, les pouvoirs publics ou à l'ensemble du réseau (p. ex. la restructuration de l'industrie, le transfert des responsabilités de l'État ainsi que la commercialisation des opérations; les changements survenus dans la réglementation comme les prescriptions relatives aux déclarations des accidents; et les améliorations des systèmes, notamment l'adoption de nouvelles technologies).

Comparaison du nombre de victimes : la tendance sur 10 ans des victimes annuelles des accidents de transport maritime et aérien, qui affiche d'importantes fluctuations certaines années, indique peut-être les répercussions profondes d'accidents mortels rares qui ont fait des victimes multiples cette année-là. Cela tranche sur le transport routier, où l'incidence des collisions qui font des victimes multiples (comme les carambolages) sur le nombre annuel total de victimes qui est relativement très élevé est proportionnellement faible. Pour ce qui est du transport ferroviaire, le nombre total de victimes par année peut subir l'influence des fluctuations qui surviennent dans le nombre des victimes d'intrusions, qui représente la part la plus importante du total de toutes les catégories des accidents ferroviaires mortels.

1 Aéronefs immatriculés au Canada, en dehors des ultralégers, exploités au Canada et basés sur le Règlement de l'aviation canadien (RAC). Les accidents impliquant des aéronefs qui ne sont pas assujettis au RAC (comme les avions militaires et les avions d'État) ne sont pas compris. Taux d'accidents par tranche de 100 000 heures de vol. La collecte des heures de vol pour 2022 et 2023 a été différée, donc il est impossible de calculer un taux d'accident présentement pour 2022 et 2023 présentement. Aucune révision des heures de vol pour les années précédentes.

2 Accidents et les accidents mortels impliquant tous les navires immatriculés au Canada. Les taux d'accidents sont par million de kilomètres-navire pour tous les navires commerciaux canadiens, à l'exclusion de tous les navires de pêche, les navires à passagers et les navires de moins de 15 TJB (tonnage de jauges brutes). Pour des statistiques sur tous les accidents de navires, voir le tableau S12.

3 Chemins de fer de compétence fédérale. Taux d'accidents par million de trains-milles. Les trains-milles comprennent les milles de voies principales et les milles de triage.

4 Taux de collisions par tranche de 10 000 véhicules automobiles immatriculés. Les accidents de la route désignent les collisions qui ont fait des victimes, ce qui exclut les collisions qui n'ont fait que des dégâts matériels.

5 TMD = Accidents impliquant le transport de marchandises dangereuses. Les données sur les victimes portent uniquement sur les décès causés par des marchandises dangereuses. Le programme TMD ne couvre pas les marchandises dangereuses transportées en vrac par navires ou oléoducs. Les seuils de déclaration des accidents de marchandises dangereuses ont changé en raison des modifications apportées à la partie 8 du Règlement sur le TMD, qui est entré en vigueur le 1er décembre 2016. Les rejets et les rejets appréhendés doivent satisfaire à au moins un des six critères spécifiques avant qu'un rapport de suivi dans les 30 jours soit nécessaire pour déclarer un accident. Les accidents TMD sont comptabilisés quand ils surviennent lors du transport des marchandises dangereuses, lors de leur manutention ou lors de leur entreposage provisoire durant le transport.