



Bureau de la sécurité  
des transports  
du Canada

Transportation  
Safety Board  
of Canada



# Présentation au comité OSAT du Conseil des Aéroports du Canada

Joe Hincke

Membre, Bureau de la sécurité des transports

Ottawa (Ontario), le 12 février 2015

Canada

# Aperçu

- À propos du BST
- La Liste de surveillance : vue d'ensemble et dernières nouvelles
  - Problème multimodal
  - Enjeux dans le transport aérien
- SECURITAS
- Enquête du BST sur l'exploitation des taxis aériens



## À propos du BST

**Mission** : Promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire et aérien, ainsi que du transport par pipeline (de compétence fédérale) :

- en menant des enquêtes indépendantes;
- en cernant les lacunes de sécurité;
- en déterminant les causes ainsi que les facteurs contributifs;
- en faisant des recommandations;
- en publiant nos rapports.



# Liste de surveillance 3.0 (novembre 2014)



Canada

Nouveau problème

Problèmes dont la portée a été élargie

Problème retiré

Problèmes non réglés



# Problème multimodal



# Problème multimodal: Gestion de la sécurité et supervision

## *Problème*

*Certaines entreprises de transport ne gèrent pas leurs risques de sécurité de façon efficace et Transports Canada ne parvient pas toujours, au moyen de ses pratiques de surveillance et de ses interventions, à faire changer leurs pratiques d'exploitation non sécuritaires.*



# Gestion de la sécurité et supervision (suite)

## *Solution*

- Transports Canada doit élargir la portée de ses règlements afin d'exiger que tous les exploitants adoptent des processus de gestion de la sécurité officiels et entreprennent des vérifications à intervalles réguliers.
- Les exploitants qui sont tenus d'adopter un système de gestion de la sécurité (SGS) doivent prouver que leur système fonctionne.
- Si nécessaire, Transports Canada doit intervenir pour modifier les pratiques d'exploitation non sécuritaires.



# Problème de transport aérien : Collisions avec le relief ou l'eau



## Problème supprimé

- La réglementation exige maintenant l'installation de systèmes d'avertissement et d'alarme d'impact (TAWS) à bord d'un plus grand nombre d'avions.
- Des procédures d'approche de non-précision aident maintenant les pilotes à effectuer des descentes stabilisées.

# Problème de transport aérien : Accidents survenant pendant les phases d'approche et d'atterrissage

## *Problème*

*Des accidents à l'atterrissage continuent de se produire aux aéroports canadiens.*

## *Solution*

- Il faut prendre des mesures pour réduire le nombre d'approches non stabilisées qui se poursuivent jusqu'à l'atterrissage.
- Transports Canada doit terminer son analyse et apporter les modifications nécessaires à la réglementation.
- Les aéroports doivent évaluer les risques de façon proactive et, si approprié, prolonger les aires de sécurité à l'extrémité des pistes ou installer d'autres systèmes conçus pour arrêter en toute sécurité les avions qui sortent en bout de piste.





# Problème de transport aérien : Risque de collision sur les pistes

## *Problème*

*Il existe un risque persistant que des aéronefs puissent entrer en collision avec des véhicules ou d'autres aéronefs au sol aux aéroports canadiens.*

## **Solution**

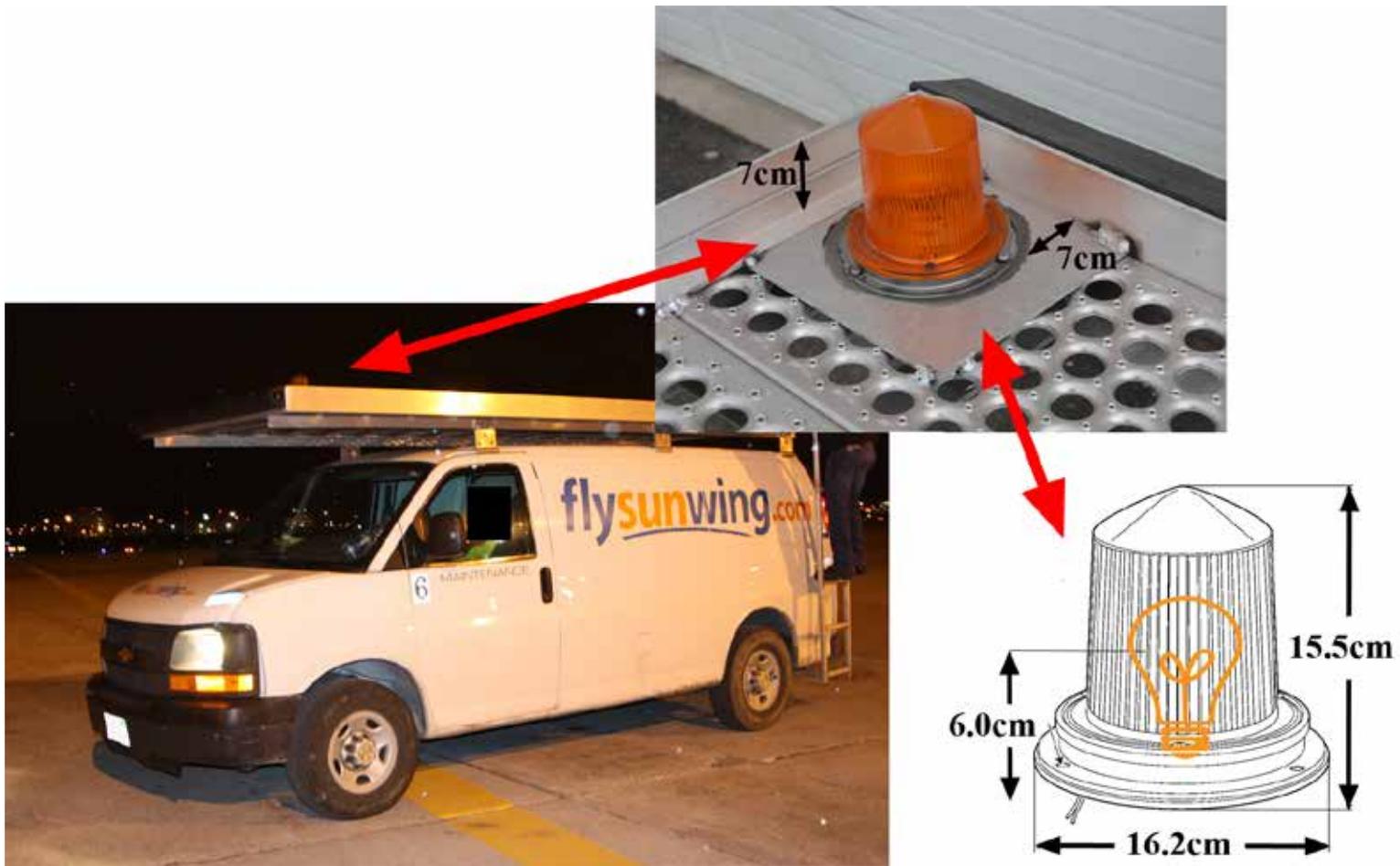
Aux aéroports canadiens, il faut mettre en place de meilleures façons de procéder et des systèmes anticollision améliorés.



# Étude de cas 1 : Véhicule de maintenance (A1300045)



# A1300045 (suite)



# Étude de cas 1 : Northern Thunderbird Air (A12P0034)



## A12P0034 (suite)

Bien que de 3,5 % à 4 % seulement des approches soient instables, **97 % de celles-ci** se poursuivent jusqu'à l'atterrissage!

### Résultats possibles :

- Dépassements en bout de piste
- Sorties de piste
- Atterrissages avant la piste
- Contacts queue-sol



# SECURITAS

## De quoi s'agit-il?

- Système servant à signaler de manière confidentielle des préoccupations concernant les modes de transport maritime, ferroviaire, aérien ou par pipeline
- Pour nous faire savoir ce dont vous êtes témoin (conditions ou comportements dangereux)

## Comment fonctionne-t-il?

- Par lettre, télécopie, téléphone ou courriel
- Toutes les déclarations sont confidentielles et protégées par la *Loi sur le BCEATST*.

## Combien de signalements annuellement?

- 30 à 40 courriels
- 70 à 75 messages vocaux



## SECURITAS : Que peut-on signaler?

- Omission chronique de réparer des aéronefs, mauvaises pratiques d'entretien
- Conditions dangereuses des pistes ou à l'aérodrome
- Services de trafic aérien de piètre qualité
- Inobservation des consignes de navigabilité, des listes minimales d'équipements
- Pilotes dépassant les limites de temps de vol stipulées par les règlements
- Étapes des procédures de vérification sautées



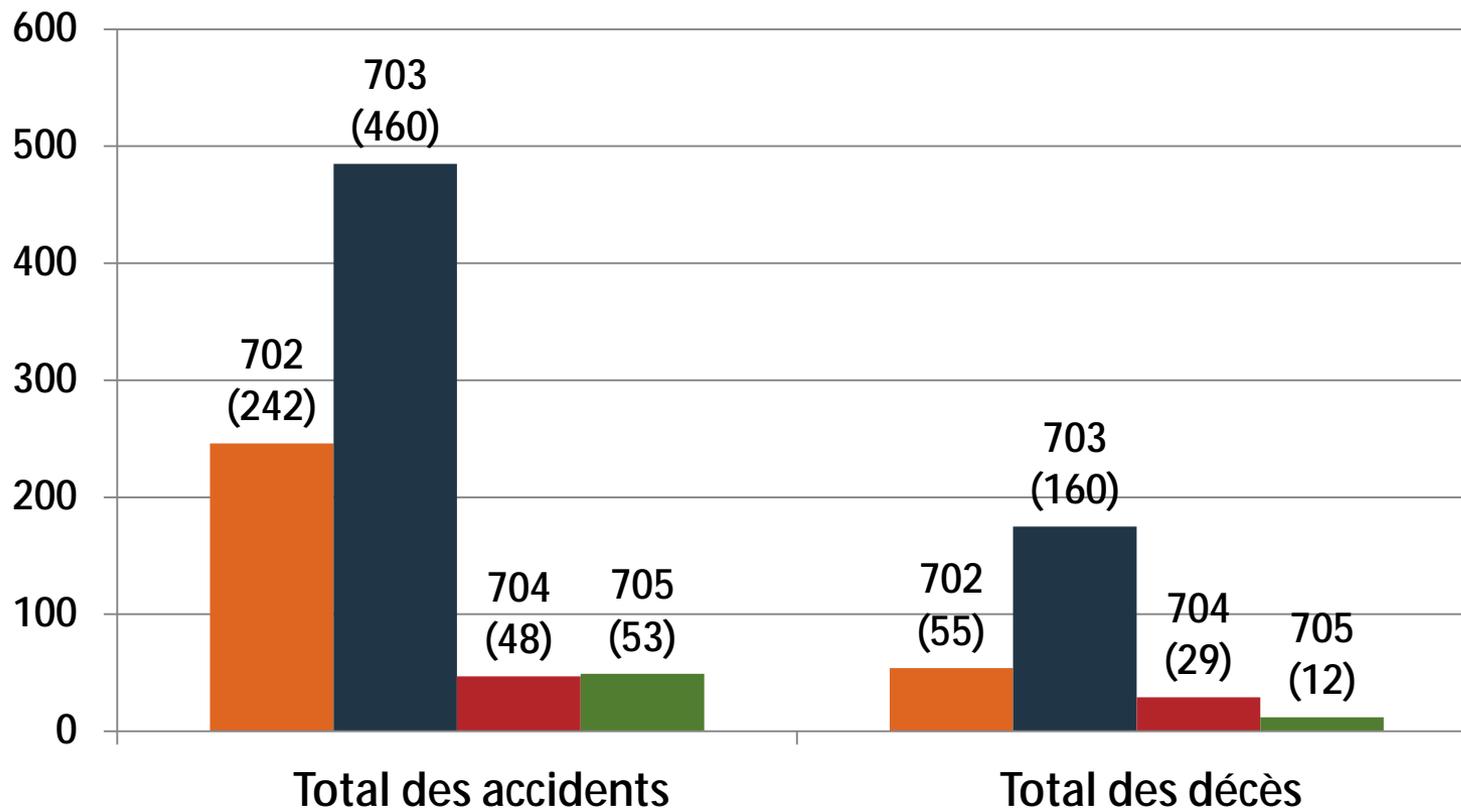
# Enquête spéciale sur la sécurité des taxis aériens

- Annoncée en novembre 2014
- Le but : découvrir les problèmes de sécurité sous-jacents.
- Son mandat est en cours d'établissement.
- Nous demanderons à des exploitants et associations sectorielles d'y contribuer.
- Nous sommes à la recherche d'exemples de « pratiques exemplaires ».
- Nous *pourrions* faire des recommandations pour corriger les lacunes systémiques relevées.



# Taxis aériens – statistiques sur les accidents

Accidents mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada



Nombre total d'accidents et de décès de 2005 à 2014 par type d'exploitant



## Taxis aériens – Facteurs de risque communs

- Inexpérience des pilotes;
- Formation insuffisante;
- Lacunes dans la prise de décisions par les pilotes;
- Lacunes dans la gestion des ressources du poste de pilotage;
- Analyse inappropriée (si elle a lieu) des risques liés aux activités d'exploitation;
- Adaptations aux procédures d'exploitation normalisées par des membres d'équipage;
- Lacunes en matière de contrôle opérationnel.



# Des questions?



# Canada

