



RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE A02-01

APPROCHES PAR MAUVAISE VISIBILITÉ ET PLAFOND BAS

Introduction

Le Raytheon Beech 1900D de Régionnaire inc. portant le numéro de série UE-347 effectue un vol régulier (vol GIO347) entre Port-Menier et Sept-Îles (Québec) avec deux pilotes et deux passagers à son bord. L'appareil décolle à 23 h 34, heure avancée de l'Est de Port-Menier à destination de l'aéroport de Sept-Îles et s'écrase à 23 h 57 à un mille marin du seuil de piste pendant l'approche sur l'aéroport de Sept-Îles. Les conditions signalées font état d'un plafond à 200 pieds et d'une visibilité d'un quart de mille terrestre. L'incendie qui se déclare après l'impact détruit les ailes, les moteurs et la partie droite de la section centrale du fuselage. Le commandant de bord perd la vie dans l'accident; le premier officier est grièvement blessé; les deux passagers subissent des blessures légères.

Le Bureau a terminé son enquête. Le rapport d'enquête A99Q0151 a été publié le 19 mars 2002.

Recommandation A02-01 (le 19 mars 2002)

La nécessité d'avoir des restrictions réglementaires additionnelles applicables aux approches aux instruments par mauvais temps fait depuis plusieurs années l'objet de discussions au Canada en raison du nombre d'accidents qui surviennent en approche et à l'atterrissage. De janvier 1994 à décembre 2001, le Bureau a fait enquête sur 24 de ces accidents où, selon toute vraisemblance, la mauvaise visibilité et/ou le plafond bas aurait joué un rôle. Ces accidents ont fait 34 morts et 28 blessés graves, sans compter les pertes en biens matériels et les dommages à l'environnement. En septembre 1999, Transports Canada a pris des mesures pour mettre en œuvre de nouvelles interdictions d'approche réglementaires fondées sur la visibilité. La nouvelle réglementation devrait permettre de réduire les risques d'accident lors d'approches aux instruments par faible visibilité. Ce processus se poursuit depuis deux ans; toutefois, la mise en œuvre dans les délais prescrits a été retardée à cause de quelques résistances rencontrées. Tant et aussi longtemps que la nouvelle réglementation ne sera pas promulguée, les dispositifs de sécurité en place demeureront insatisfaisants pour protéger contre les risques liés aux pilotes qui descendent à une hauteur inférieure à la hauteur de décision (DH) ou au-dessous de l'altitude minimale de descente (MDA) dans l'espoir d'atterrir, et ce même si c'est dangereux à cause de la faible visibilité. C'est pourquoi il y a eu et il continuera probablement d'y avoir des accidents CFIT (impact sans perte de contrôle) en approche avec des pertes de vie et des pertes en biens matériels. C'est pourquoi le Bureau a recommandé que :



le ministère des Transports accélère la promulgation de la réglementation relative aux interdictions d'approche pour interdire aux pilotes de faire des approches quand la visibilité est insuffisante pour une approche en toute sécurité.

A02-01

Réponse de Transports Canada (le 31 mai 2002)

Le 31 mai 2002, Transports Canada avait préparé 16 Avis de proposition de modification (APM 2000-001, 002, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 106, 107, 108, 116, 117, 194 et 195) pour répondre à la recommandation A02-01 du BST préconisant une réglementation relative aux interdictions d'approche.

Les APM sont en cours de révision par le ministère de la Justice et la version finale devrait être publiée dans la *Gazette du Canada* en juin 2002. Le BST recevra une copie de la version approuvée dès qu'elle sera disponible.

Évaluation du Bureau (le 21 février 2003)

Dans sa réponse du 31 mai 2002, Transports Canada a indiqué qu'il avait préparé 16 Avis de proposition de modification (APM 2000-001, 002, 006, 007, 008, 009, 010, 011, 012, 106, 107, 108, 116, 117, 194 et 195) pour répondre à la recommandation A02-01 du BST au sujet d'une réglementation relative aux interdictions d'approche en cas de mauvaise visibilité. Ces APM étaient en cours de révision par le ministère de la Justice à ce moment-là, et la version finale devait être publiée dans la *Gazette du Canada* en juin 2002. Transports Canada a indiqué qu'il enverrait au BST une copie de la version approuvée dès qu'elle serait disponible.

La *Gazette du Canada* de juin 2002 ne comprenait pas les APM indiqués. Dans une communication récente de Transports Canada, on pouvait lire que le ministère de la Justice examine toujours les APM et qu'il ne pouvait pas indiquer à quel moment l'examen serait terminé.

Puisque Transports Canada a reconnu la lacune de sécurité et a indiqué avoir l'intention de réduire les risques, on estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (le 21 février 2003)

Le personnel de la Direction des enquêtes (Air) continuera de surveiller les mesures prises par Transports Canada en ce qui a trait à cette recommandation et mettra à jour la présente évaluation s'il y a lieu.

Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse de Transports Canada (le 14 décembre 2005)

Pendant le processus suivi par le Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC), l'industrie a pu se prononcer sur les changements à l'actuelle réglementation sur l'interdiction d'approche. Les modifications proposées auront des répercussions importantes sur les activités aériennes commerciales. Les changements ne toucheront pas les activités aériennes générales et le transport privé de passagers, ni les vols commerciaux d'hélicoptères. Les changements proposés à l'interdiction d'approche ont fait l'objet d'une publication préalable dans la partie I de la *Gazette du Canada* le 20 novembre 2004, publication qui laisse 60 jours au public pour faire part de ses commentaires. Il y a eu 31 commentaires. Parmi les objections à l'interdiction d'approche proposée, on compte les raisons suivantes : aucune justification au plan de la sécurité; la restriction de l'accès aux aérodromes, surtout en ce qui a trait aux vols dans le nord et aux vols d'évacuation sanitaire (medevac); la hausse des coûts; le besoin de mesures d'exécution accrues; la non-reconnaissance des nouvelles procédures d'approche du système de positionnement global (GPS) enfin, la non-harmonisation à l'échelle internationale.

À la suite de ces commentaires et d'une analyse plus détaillée des avantages par rapport aux coûts effectuée par Transports Canada, qui portait principalement sur les activités dans le nord, des changements à l'interdiction d'approche seront publiés dans la partie II de la *Gazette du Canada*. Parmi les changements, on compte : l'application de l'interdiction d'approche imposée par la visibilité au sol uniquement aux aérodromes situés au sud du 60^e parallèle nord; des dispositions relatives aux nouvelles procédures d'approche par guidage dans le plan vertical, comme les procédures du système de renforcement à couverture étendue (WAAS) et les procédures de qualité de navigation requise; enfin, des dispositions visant une période de transition permettant aux exploitants de se conformer à la réglementation.

Le ministère de la Justice examine actuellement le projet de texte juridique afin que les modifications proposées soient publiées dans la partie II de la *Gazette du Canada* en automne 2006.

Réévaluation du Bureau (le 23 juin 2006)

Le 14 décembre 2005, Transports Canada a annoncé que les modifications proposées à la réglementation relative aux interdictions d'approche avaient été publiées dans la partie I de la *Gazette du Canada* du 20 novembre 2004. À la suite de la réception des commentaires reçus à propos de l'APM, d'une analyse plus détaillée des avantages par rapport aux coûts et d'une consultation auprès de l'industrie, Transports Canada a publié un APM modifié. Parmi les changements, on compte : l'application de l'interdiction d'approche imposée par la visibilité au sol uniquement aux aérodromes situés au sud du 60^e parallèle nord et des dispositions relatives aux nouvelles procédures d'approche par guidage dans le plan vertical, comme les procédures du système de renforcement à couverture étendue (WAAS) et les procédures de qualité de navigation requise. Le plan d'action proposé par Transports Canada, s'il est entièrement mis en œuvre, réduira considérablement ou éliminera la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A02-01.

C'est pourquoi on estime que la réponse dénote toujours une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST (le 23 juin 2006)

Le personnel du BST surveillera l'évolution des améliorations proposées afin de déterminer si le plan d'action traite de la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A02-01.

Le présent dossier est classé **actif**.

Réponse de Transports Canada (le 7 février 2007)

La réponse de Transports Canada du 7 février 2007 passe en revue les processus de consultation du CCRAC et de la *Gazette du Canada* qui ont conduit à la promulgation d'un règlement final modifié le 1^{er} décembre 2006. En outre, Transports Canada indique dans sa Circulaire d'information de l'Aviation commerciale et d'affaires 0237 que les principaux changements apportés à l'interdiction d'approche toucheront les exploitants commerciaux titulaires d'un certificat d'exploitation émis en vertu des parties 702, 703, 704 et 705 du *Règlement de l'aviation canadien* qui utilisent des avions selon les règles de vol aux instruments (IFR). Les changements à l'interdiction d'approche ne toucheront pratiquement pas les exploitants commerciaux d'hélicoptères en IFR, les exploitants privés en IFR, ni l'aviation générale.

Réévaluation du Bureau (le 24 juillet 2007)

Les mesures prises par Transports Canada visant à modifier les exigences de visibilité dans le règlement sur l'interdiction d'approche comprennent notamment les changements suivants : interdiction d'approche fondée sur la visibilité au sol (seulement pour les aérodromes situés au sud du 60^e parallèle nord); ajout d'un concept de visibilité sur la piste; dispositions relatives aux nouvelles procédures d'approche dans le plan vertical, comme les procédures du WAAS et les procédures de qualité de navigation requise; et période de transition pour permettre aux exploitants de se conformer à la réglementation.

Étant donné que les mesures prises permettront de réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation A02-01, le Bureau estime maintenant qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

Suivi exercé par le BST (le 24 juillet 2007)

Le Bureau estime que la lacune de sécurité a été corrigée. Donc, aucune autre mesure n'est nécessaire. Le dossier est classé **inactif**.