

Bureau de la sécurité des transports
du Canada

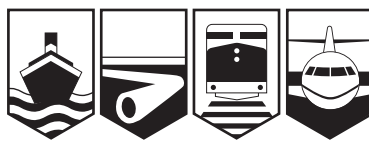


Transportation Safety Board
of Canada

BST

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT

2001-2002



Canada

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

© Ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada 2002
N° de cat. TU1-2002
ISBN 0-662-66589-6

RAPPORT ANNUEL AU PARLEMENT 2001-2002

Place du Centre
200, promenade du Portage
4^e étage
Hull (Québec) K1A 1K8

Le 3 juin 2002

L'honorable Stéphane Dion, c.p.
Président du Conseil privé de la Reine pour le Canada
Chambre des communes
Ottawa (Ontario) K1A 0A6

Monsieur le Ministre,

Conformément au paragraphe 3 de l'article 13 de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Bureau a l'honneur de présenter, par votre entremise, son rapport annuel au Parlement pour la période commençant le 1^{er} avril 2001 et se terminant au 31 mars 2002.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le président par intérim,



Charles Simpson

TABLE DES MATIÈRES

Membres du Bureau	1
Mot du président	2
Haute gestion	3
Mission du BST	3
Événements, enquêtes et mesures de sécurité	4
Marine	8
Pipeline	18
Rail	20
Aviation	31
Annexe A—Définitions	48

FIGURES

1 Événements signalés au BST	4
2 Enquêtes en cours et enquêtes terminées	5
3 Mesures de sécurité prises par le BST	5
4 Évaluation des réponses aux recommandations	6
5 Événements maritimes et nombre de morts	9
6 Événements de pipeline	18
7 Événements ferroviaires et nombre de morts	21
8 Événements aéronautiques et nombre de morts	32

MEMBRES DU BUREAU



Charles H. Simpson (président par intérim) a acquis son expérience de la haute direction dans le secteur des transports dans le cadre de ses fonctions de vice-président exécutif de l'exploitation chez Air Canada, de président de l'Association canadienne des pilotes de ligne et de vice-président de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne.



Jonathan Seymour a acquis son expérience en gestion du secteur maritime et en politique des transports dans le cadre de ses fonctions de directeur administratif du Centre maritime international de Vancouver, de directeur de différentes sociétés d'affrètement et de transport maritime, de conseiller auprès du gouvernement de la Colombie-Britannique sur les politiques maritimes, et de conseiller politique et économique.



Wendy A. Tadros a acquis son expérience en matière de transport et en matière juridique dans le cadre de ses fonctions de directrice des Services juridiques de l'Office national des transports du Canada, de coordonnatrice de l'enquête « En route vers l'accessibilité— Une enquête sur les services d'autocar canadiens », et de juriste-conseil de la Commission canadienne des transports auprès de la Commission d'enquête sur l'accident ferroviaire de Hinton.



Camille H. Thériault a acquis son expérience en gestion publique à titre de Premier ministre du Nouveau-Brunswick, de ministre du Développement économique de la province et en tant que responsable du Secrétariat de l'autoroute de l'information. À cette expérience du secteur public s'ajoute son expérience de l'entreprise privée où il a œuvré auprès de la Commission d'assurance de Kent à titre de directeur général et auprès de la United Maritimes Fishermen's Cooperative à titre de vice-président.



R. Henry Wright a acquis son expérience en gestion et son expérience de conseiller dans le cadre de ses fonctions de vérificateur au sein du ministère des Services sociaux communautaires de l'Ontario, de cadre supérieur au sein de plusieurs organismes sans but lucratif, et de conseiller en relations publiques et relations avec le gouvernement.

Nota : **L'honorable Benoît Bouchard, c.p.**, a pris sa retraite en tant que président et membre du Bureau le 31 août 2001.

MOT DU PRÉSIDENT

Grâce à son professionnalisme et à ses connaissances technologiques, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) s'est construit une solide image et jouit dorénavant d'une réputation enviable. Et c'est grâce à son statut d'indépendance qu'il a pu devenir un chef de file à part entière.

Malgré ce qu'il a accompli jusqu'ici, le BST ne ménage pas ses efforts pour trouver d'autres moyens qui pourraient lui permettre d'améliorer son image de précurseur de la sécurité auprès des Canadiens et du monde du transport. L'engagement du gouvernement fédéral à adopter une attitude plus axée sur les citoyens, les valeurs et les résultats ainsi que la détermination du gouvernement en matière de responsabilité financière serviront d'assises aux améliorations que le BST compte réaliser. Pour poursuivre sur cette lancée, le BST a modifié la présentation de son rapport annuel au Parlement, à la demande de ses lecteurs. Cette année, les textes sont plus courts et les tableaux plus nombreux pour rendre la lecture plus facile.

Fort de ses réalisations, le BST est déterminé à améliorer la sécurité du réseau de transport pour permettre à tous les Canadiens de voyager en sécurité. Le public manifeste beaucoup d'intérêt pour les accidents de transport. Après un accident, le grand public s'attend à ce que le BST intervienne rapidement et détermine des mesures préventives pour éviter un autre accident similaire. Les entreprises canadiennes fournissent de plus en plus d'équipement de transport et de services de transport à l'étranger. En vertu des accords internationaux, le BST est tenu de représenter le Canada lors de la tenue d'une enquête sur un accident survenu à l'étranger mettant en cause un produit canadien. Avec l'apparition de plus en plus importante de ces produits sur le marché international, on peut s'attendre à un accroissement des activités du BST à l'étranger.

Avec la mondialisation de l'industrie du transport, les bureaux d'enquête indépendants et les organismes de sécurité de nombreux pays sont appelés à travailler ensemble à la promotion de la sécurité du transport et à l'établissement de normes de sécurité. Le BST a la chance de faire partie de cette grande famille internationale d'organismes de sécurité, ce qui lui permet de partager ses connaissances et de bénéficier en retour de l'expertise des autres organismes. Tous ces échanges d'informations n'ont qu'un but ultime : la promotion de la sécurité à l'échelle de la planète.

Cette année, le rapport annuel du BST se concentre sur les statistiques d'accidents et d'incidents et sur les activités d'enquête et leurs résultats. Les très grands efforts déployés en vue d'améliorer la planification interne et les pratiques de gestion et pour élaborer des mesures du rendement ne sont pas présentés dans le rapport annuel de cette année. Pour de l'information à cet égard, nous vous invitons à consulter le Rapport sur les plans et les priorités et le Rapport ministériel sur le rendement qui ont été élaborés par le BST.

Bonne lecture.



Charles Simpson

HAUTE GESTION

Directeur exécutif	D. Kinsman
Avocat général	A. Harding
Directeur général, Coordination des enquêtes	W. Tucker
Directeur général, Analyse et stratégies de l'information	G. Hunter
Directeur, Services intégrés	J. L. Laporte
Directeur, Enquêtes maritimes	F. Perkins
Directeur, Enquêtes ferroviaires / de pipeline	I. Naish
Directeur, Enquêtes aéronautiques	D. Verreault
Directeur, Ingénierie	J. Hutchinson

MISSION DU BST

La Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports établit les paramètres juridiques qui régissent les activités du BST.

La mission du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports :

- en procédant à des enquêtes indépendantes, y compris des enquêtes publiques, sur certains événements de transport, afin d'en dégager les causes et les facteurs
- en constatant les manquements à la sécurité
- en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces manquements
- en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et de ses conclusions

Le Bureau n'est pas habilité à attribuer ni à déterminer les responsabilités civiles ou pénales.

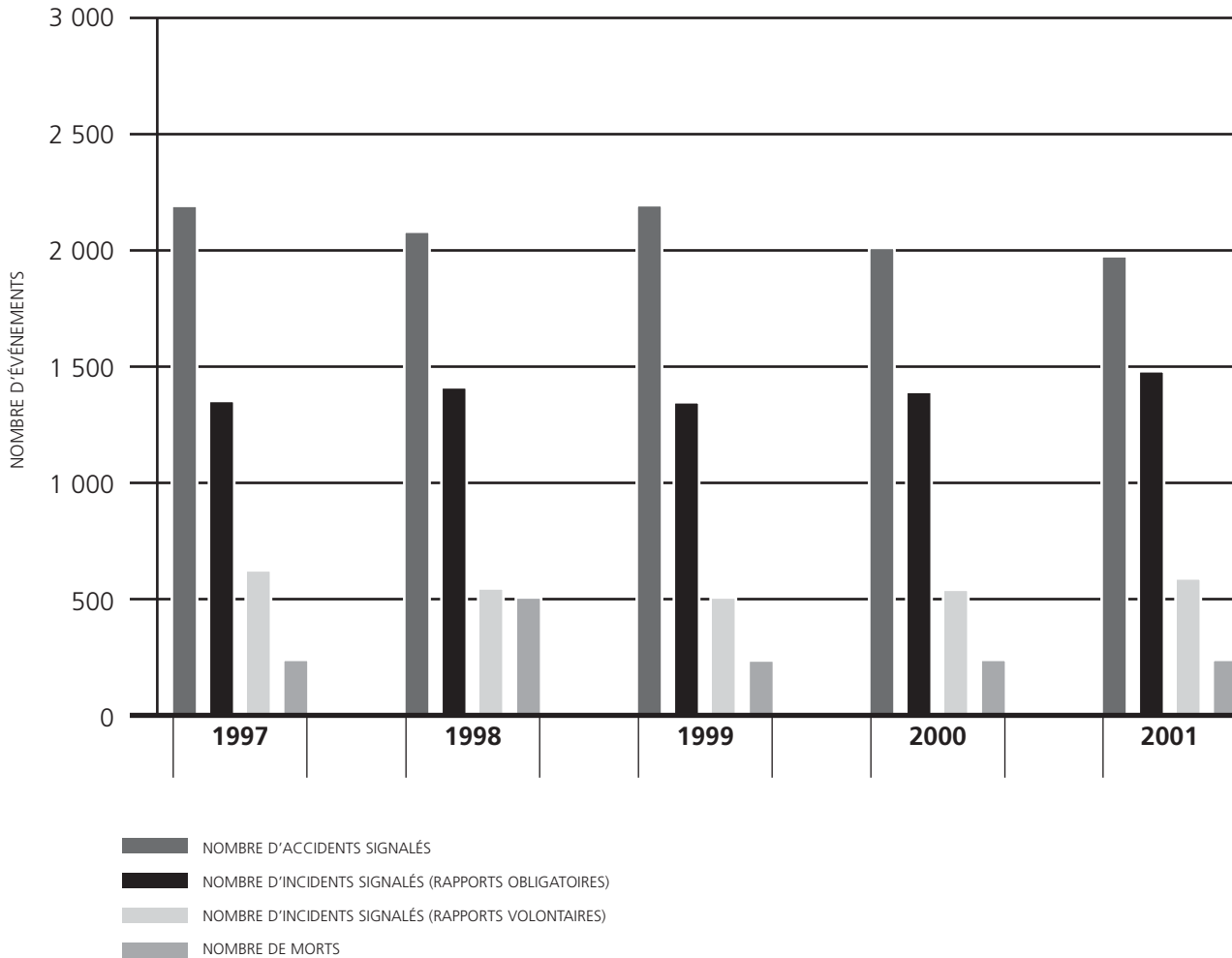
Indépendance

Pour favoriser la confiance du public à l'endroit du processus d'enquête sur les accidents de transport, l'organisme d'enquête doit non seulement être objectif, indépendant et libre de tout conflit d'intérêts, mais aussi perçu comme tel. Le BST se démarque donc avant tout par son indépendance. Le Bureau relève du Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine pour le Canada et il est indépendant des autres organismes gouvernementaux et des ministères. Son indépendance assure la parfaite objectivité de ses conclusions et de ses recommandations. Elle repose sur sa compétence, sa transparence et son intégrité ainsi que sur l'équité de ses méthodes.

ÉVÉNEMENTS, ENQUÊTES ET MESURES DE SÉCURITÉ

Au cours de l'année 2001, 1 959 accidents et 1 448 incidents ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements du *Règlement sur le BST*¹. Il y a eu par ailleurs 643 rapports volontaires sur des incidents. Le nombre total d'accidents en 2001 a diminué de 2 % par rapport aux 2 000 accidents signalés en 2000 et de 9 % par rapport à la moyenne des années 1996-2000 (2 156).

Figure 1 – Événements signalés au BST



Tous les événements signalés ont été analysés selon la Politique de classification des événements du Bureau, dans le but de déterminer lesquels présentaient les meilleures possibilités d'amélioration de la sécurité. Le Bureau a entrepris des enquêtes sur 92 des quelque 4 000 événements qui lui ont été signalés au cours de l'exercice 2001-2002. Au cours de l'exercice financier 2001-2002, 110 enquêtes ont été terminées comparativement à 87 l'année précédente². Le nombre d'enquêtes en cours est passé de 177 au début de l'exercice à 159 à la fin. L'information sur tous les événements signalés a été saisie dans la base de données du BST pour y être archivée, mais aussi pour l'analyse des tendances et la validation des lacunes de sécurité.

1 Bien que les activités du Bureau soient celles de l'exercice 2001-2002, les statistiques sur les événements se rapportent à l'année civile 2001. Les comparaisons se font généralement par rapport aux chiffres des 5 ou des 10 dernières années. Voir l'annexe A pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

2 On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final sur cette enquête est publié (plutôt que lorsque le rapport est approuvé).

Figure 2 – Enquêtes en cours et enquêtes terminées

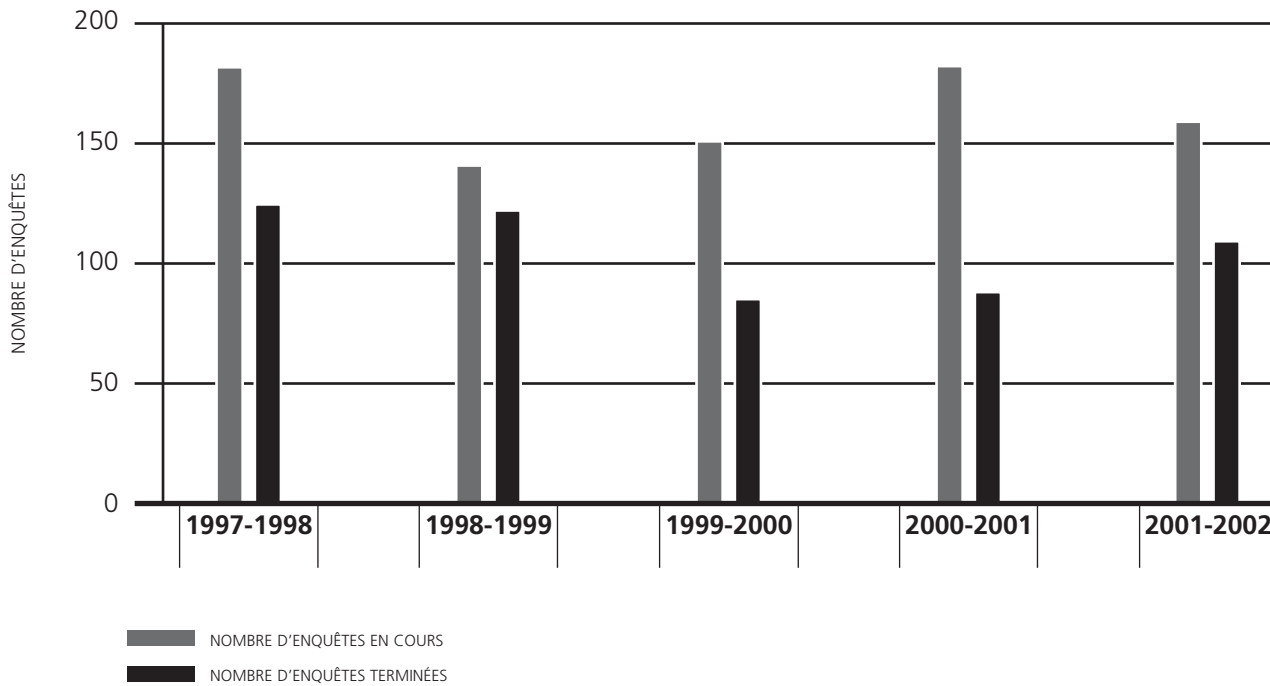


Figure 3 - Mesures de sécurité prises par le BST

2001-2002	Recommandations ³	Avis de sécurité	Lettres d'information sur la sécurité
Marine	5	14	11
Pipeline	0	2	0
Rail	4	7	8
Aviation	7	14	8
Total	16	37	27

En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance de recommandations du Bureau est tenu, dans les 90 jours, de prévenir ce dernier par écrit, de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau a examiné chaque réponse et évalué à quel point la situation avait été réglée. Lorsqu'une recommandation a donné lieu à une réponse au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse de l'organisme canadien.

³ Voir l'annexe A pour la définition des termes *recommandation*, *avis de sécurité* et *lettre d'information sur la sécurité*.

Figure 4 – Évaluation des réponses aux recommandations

2001-2002	Attention entièrement satisfaisante accordée à la lacune	Intention satisfaisante de corriger la lacune	Attention en partie satisfaisante accordée à la lacune	Attention non satisfaisante accordée à la lacune	À évaluer	Total
Marine	1	2	0	0	0	3
Pipeline	0	0	0	0	0	0
Rail	1	7	1	0	0	9
Aviation	0	5	0	0	0	5
Total	2	14	1	0	0	17

RELATIONS AVEC LE MONDE DES TRANSPORTS AU CANADA

Pour se tenir au fait des changements technologiques et maintenir le contact avec l'industrie du transport au Canada, le personnel et les membres du BST participent à des conférences et à des réunions techniques portant sur la sécurité des transports; le BST a notamment participé au Corporate Aviation Safety Seminar (CASS) 2001.

Le personnel du secteur maritime a présenté des communications au Conseil consultatif maritime canadien, à l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers et aux associations de pêcheurs des provinces de l'Atlantique. Le personnel a également participé à des réunions un peu partout au pays avec des pêcheurs, des exploitants commerciaux et des représentants des associations de propriétaires de navires à passagers.

Le personnel du secteur ferroviaire a tenu des rencontres officielles et informelles avec des représentants de l'industrie ferroviaire et des organismes de réglementation. Un représentant du BST a participé à la réunion annuelle des organismes de réglementation ferroviaire des provinces de l'Ouest. Le personnel a présenté des communications sur le BST à divers groupes et organismes concernés par la sécurité, notamment à l'Association des chemins de fer du Canada, aux directeurs régionaux du secteur des transports de surface de Transports Canada, aux représentants de Transport sur Rail au Québec, aux participants au symposium sur la sécurité ferroviaire en Ontario, ainsi qu'aux représentants des organismes de réglementation ferroviaire des provinces de l'Ouest. De plus, un enquêteur de la province du Manitoba a reçu la formation en méthodologie d'enquête offerte par le BST.

Le personnel du secteur de l'aviation a présenté des communications à la Northern Air Transport Association et à l'Association québécoise des transporteurs aériens.

Le président était présent lors de la diffusion publique à Thamesville (Ontario) du rapport d'enquête sur le déraillement d'un train de Via Rail Canada à cet endroit et lors de la diffusion publique à Port Elgin (Ontario) du rapport d'enquête sur le naufrage du *True North II*. Il a également pris la parole lors de la diffusion publique de la quatrième série de recommandations de sécurité découlant de l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair. De plus, il a prononcé l'allocution de clôture dans le cadre de la Semaine nationale des transports à Montréal (Québec).

COOPÉRATION INTERNATIONALE ET TRANSFERT DE CONNAISSANCES

La mission du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports au Canada et à l'échelle internationale. C'est pourquoi des représentants du BST participent à des symposiums sur la sécurité, à des forums internationaux sur la sécurité des transports et à des enquêtes au niveau international.

Le BST participe toujours activement aux enquêtes sur deux accidents de transport qui ont suscité un grand intérêt. D'abord, en tant qu'observateur accrédité pour le Canada dans l'enquête sur l'accident du vol 236 d'Air Transat survenu à Lajes, dans les Açores, au Portugal, et ensuite, en tant qu'enquêteur principal dans l'enquête sur l'accident du vol 111 de Swissair survenu au large de Peggy's Cove, en Nouvelle-Écosse. Le BST s'est vu décerner le prestigieux prix Jerome F. Lederer de l'Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne (ISASI) pour souligner la façon dont il a mené cette enquête d'envergure internationale et pour son utilisation de méthodes non traditionnelles qui ont engendré des avancées technologiques dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aviation.

Lors de cette réunion de l'ISASI, le président a été l'orateur principal et le personnel d'enquête a présenté des séminaires sur les nouvelles techniques d'enquête et sur les enseignements qui se dégagent des enquêtes en cours. Le président du BST a aussi participé à la conférence internationale sur la sécurité des transports tenue en Italie où il a prononcé le discours principal. Le personnel du BST a aussi participé à d'autres rencontres internationales sur les transports; il a notamment participé au Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes, à la conférence de l'Organisation maritime internationale et à celle de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

MARINE

STATISTIQUES ANNUELLES

AU COURS DE L'ANNÉE 2001, ON A ENREGISTRÉ 517 ACCIDENTS MARITIMES, CE QUI REPRÉSENTE UNE BAISSÉ DE 2 % PAR RAPPORT À L'ANNÉE PRÉCÉDENTE (525) ET UNE BAISSÉ DE 12 % PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (587). IL S'AGIT DU NOMBRE LE PLUS BAS EN 25 ANS.

Près de 90 % des accidents sont des accidents aux navires, c'est-à-dire des échouements, des heurts violents, des abordages, des incendies et des naufrages. Au cours de l'année 2001, on a enregistré 458 accidents aux navires, soit une diminution de 45 % par rapport à 1992 (840). Depuis 1992, en effet, les accidents aux navires ont enregistré une baisse de 6 % par année. Cette tendance à la baisse coïncide avec le ralentissement continu des activités de pêche et avec une réduction du niveau des mouvements des navires de commerce immatriculés au Canada⁴.

L'autre catégorie d'accidents maritimes, soit les accidents à bord de navires, répertorie les accidents touchant des personnes qui font des chutes, sont électrocutées ou subissent des blessures nécessitant l'hospitalisation. Au cours de l'année 2001, le nombre d'accidents à bord de navires a diminué par rapport à 2000, passant de 77 à 59. La moyenne des années 1996 à 2000 est de 65.

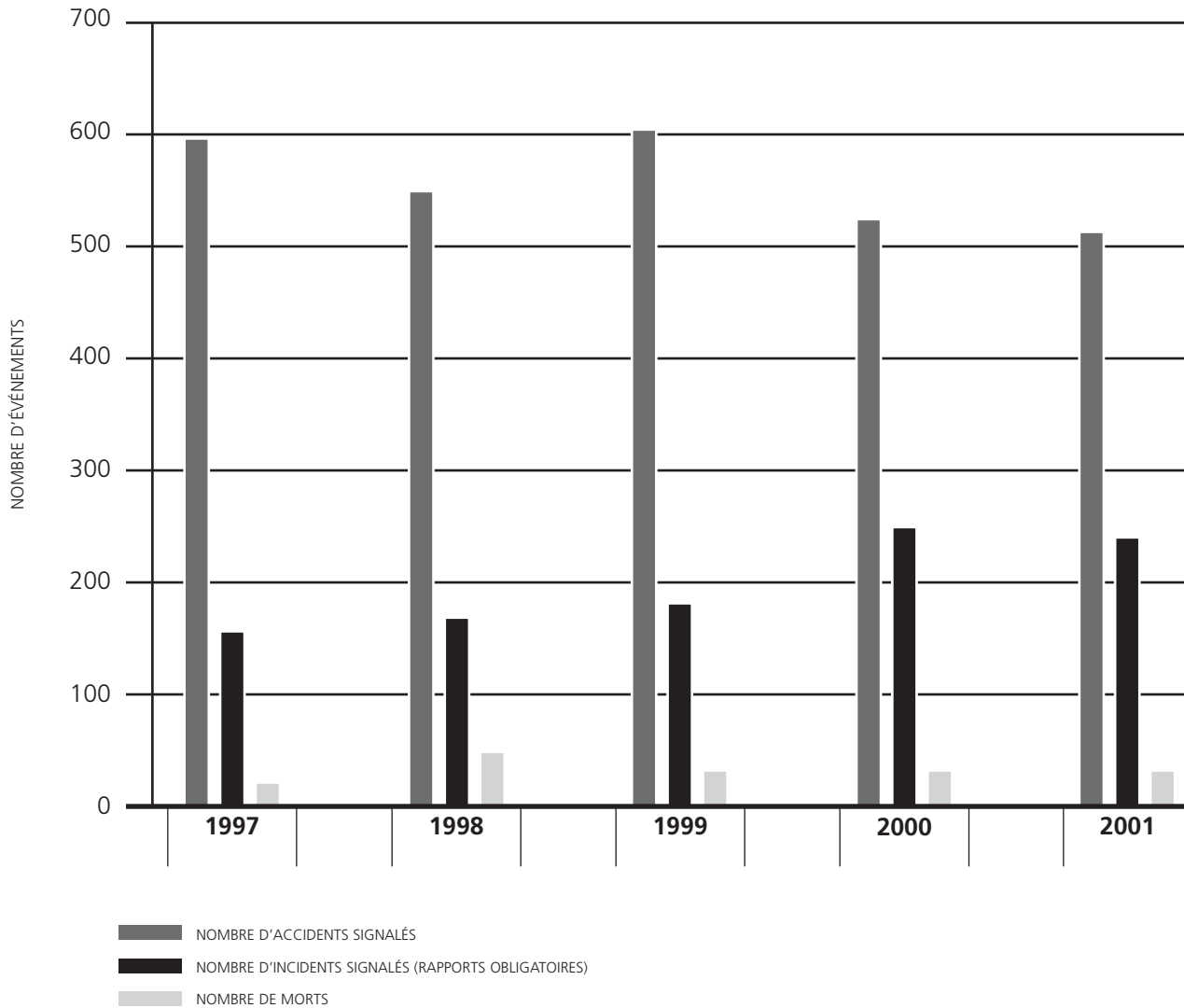
Le taux d'accidents (par tranche de 1 000 voyages) mettant en cause des navires de commerce immatriculés au Canada a augmenté légèrement, passant de 3,24 en 2000 à 3,60

en 2001. Au cours de l'année 2001, le taux d'accidents (par tranche de 1 000 voyages au Canada) mettant en cause des navires de commerce immatriculés à l'étranger a connu une légère baisse par rapport à 2000, passant de 2,05 à 1,78. Les taux d'accidents ont chuté de quelque 16 % et 41 % respectivement au cours des cinq dernières années puisqu'en 1996, le taux d'accidents aux navires de commerce immatriculés au Canada était de 4,27, alors que le taux d'accidents au Canada mettant en cause des navires de commerce immatriculés à l'étranger était de 3,02.

Au cours de l'année 2001, les accidents aux navires ont fait 17 morts, et les accidents à bord de navires ont fait 17 morts. Sept accidents mortels ont fait des victimes multiples. En 2000, les accidents aux navires avaient fait 16 morts, et les accidents à bord de navires avaient fait 15 morts. La moyenne pour la période comprise entre 1996 et 2000 a été de 15 morts par année par suite d'accidents aux navires et de 13 morts découlant d'accidents à bord de navires. Le nombre de navires perdus a chuté régulièrement au cours des 10 dernières années. Toutefois, le nombre de

⁴ De 1992 à 2000, le nombre de bateaux de pêche détenteurs de permis délivrés par le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a diminué de 3,8 % par année. Le MPO n'a pas encore calculé les chiffres réels pour 2001, mais on estime que le nombre de bateaux est demeuré à peu près le même ou serait légèrement supérieur aux chiffres de l'année précédente. D'autre part, le nombre de voyages effectués par des navires de commerce canadiens a connu une baisse de 10,5 % depuis 1992.

Figure 5 – Événements maritimes et nombre de morts



navires perdus en 2001 (46) a augmenté par rapport à 2000 (37) mais a diminué légèrement par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000 (50).

Au cours de l'année 2001, 239 incidents maritimes ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements,

ce qui représente une diminution de 4 % par rapport à 2000 (250) mais une augmentation de 36 % par rapport à la moyenne des années 1995-1999 (176). Cette augmentation est principalement attribuable à un accroissement des pannes mécaniques et des situations très rapprochées signalées par l'industrie maritime.

ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS MARITIMES

Ces données sont préliminaires. Il faut attendre la fin de l'enquête du BST pour déterminer quels événements ont mené à l'accident.

Date	Endroit	Nom du navire	Type de navire	Événement	N° de dossier
2001-04-01	Port de Hamilton (Ont.)	<i>Utviken</i>	Vraquier	Heurt violent	M01C0008
		<i>Hamilton Energy</i>	Navire-citerne	Heurt violent	
		<i>Provmar Terminal</i>	Navire-citerne	Heurt violent et naufrage	
2001-04-18	Au large de Belle Isle (T.-N.)	<i>Fame</i>	Bateau de pêche	Abandon et naufrage	M01N0020
2001-05-14	Au large de Goderich (Ont.)	<i>Canadian Transfer</i>	Vraquier	Talonnage	M01C0019
2001-06-13	Lac Wascana (Sask.)	<i>Wascana II</i>	Catamaran	Quasi-naufrage	M01W0116
2001-06-15	Lac Winnipeg (Man.)	<i>Shannon Dawn</i>	Bateau de pêche	Envahissement	M01C0029
		<i>Rachel M</i>	Bateau de pêche		
2001-06-30	Rivière des Outaouais, Ottawa (Ont.)	<i>Lady Duck</i>	Amphibie	Envahissement et submersion	M01C0033
2001-07-29	Au large de l'île Saint-Ours (Qc)	<i>Cast Privilege</i>	Porte-conteneurs	Échouement	M01L0080
2001-08-11	Canal Welland (Ont.)	<i>Windoc</i>	Vraquier	Heurt violent et incendie	M01C0054
2001-08-22	Sault Ste. Marie (Ont.)	<i>Coral Trader</i>	Navire-citerne	Heurt violent	M01C0059
		<i>PML 2501</i>	Chaland		
		<i>Adanac III</i>	Remorqueur		
2001-09-02	Chutes Niagara (Ont.)	<i>Saute Moutons 14</i>	Navire à passagers	Chute par-dessus bord	M01C0063
2001-09-05	Baie Sainte-Anne (N.-B.)	<i>Alain Josée</i>	Bateau de pêche	Abandon et naufrage	M01M0100
2001-09-29	Havre Saint-Pierre (Qc)	<i>Alex B.I</i>	Bateau de pêche	Naufrage	M01L0112
2001-10-26	Cape Scott (C.-B.)	<i>Kella-Lee</i>	Bateau de pêche	A sombré	M01W0253
2001-11-16	Près de Deschaillons-sur-Saint-Laurent (Qc)	<i>Cedar</i>	Vraquier	Défaillance de l'appareil à gouverner et échouement	M01L0129
2002-03-17	80 nm à l'est de Belle Isle (T.-N.)	<i>Katsheshuk</i>	Bateau de pêche	Incendie	M02N0007
2002-03-19	32 nm au nord des îles de la Madeleine (Qc)	<i>Lake Carling</i>	Vraquier	S'est rompu	M02L0021

RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS MARITIMES APPROUVÉS EN 2001-2002

Date	Endroit	Nom du navire	Type de navire	Événement	N° de rapport
1997-08-07	Port de Québec (Qc)	<i>Navimar V</i>	Bateau-pilote	Renversement	M97L0076
1998-04-02	Au large de l'île Thompson, fleuve Saint-Laurent (Ont.)	<i>Enerchem Refiner</i>	Navire-citerne	Échouement	M98C0004
1998-08-02	Lévis (Qc)	<i>Federal Fraser</i>	Vraquier	Échouement	M98L0097
1998-10-26	Grande-Anse (Qc)	<i>Southgate</i>	Cargo	Incendie	M98L0139
1999-04-05	Pointe Johnson, rivière St. Marys (Ont.)	<i>Algontario</i>	Vraquier	Échouement et avaries à la coque	M99C0005
1999-04-09	Port de Prince Rupert (C.-B.)	<i>Cape Acacia</i>	Vraquier	Talonnage	M99W0058
1999-04-23	Près de la pointe Johnson, rivière St. Marys (Ont.)	<i>Jean Parisien</i>	Vraquier	Talonnage (ne s'est pas échoué)	M99C0008
1999-06-02	Mission (C.-B.)	<i>Sheena M</i> <i>Rivtow 901</i>	Remorqueur Chaland	Heurt violent	M99W0078
1999-07-15	Jetée Steveston, bras sud du fleuve Fraser (C.-B.)	<i>Siyay</i>	Aéroglysieur de la GCC	Heurt violent	M99W0116
1999-08-07	Port de Vancouver (C.-B.)	<i>Sunboy</i> <i>Jose Narvaez</i> <i>Texada B.C.</i>	Embarcation de plaisance Remorqueur Chaland	Abordage	M99W0133
1999-10-23	Au large du port de Hnusa (Man.)	(sans nom)	Skiff	Envahissement et naufrage	M99C0048
1999-12-28	Seattle (Washington)	<i>Juneau</i> <i>Seaspan Pacer</i> <i>Escort Eagle</i>	Chaland Remorqueur Remorqueur	Chute par-dessus bord	M99F0038
2000-01-15	Bras nord du fleuve Fraser (C.-B.)	<i>Sea Cap XII</i> <i>T.L. Sharpe</i>	Remorqueur Chaland	A heurté un pont	M00W0005
2000-03-13	Port Alberni (C.-B.)	<i>C-Joy</i>	Bateau de pêche	Accident à bord (à quai)	M00W0059
2000-05-12	Rivière des Outaouais, Hull (Qc)	<i>Miss Gatineau</i>	Navire à passagers	Chute par-dessus bord	M00L0043
2000-06-16	Baie Georgienne (Ont.)	<i>True North II</i>	Navire à passagers	Naufrage	M00C0033
2000-08-10	Chenal Amherstburg (Ont.)	<i>Algoeast</i>	Navire-citerne	Talonnage	M00C0053
2000-08-25	Rive ouest de la baie d'Hudson	<i>Avataq</i>	Bateau de pêche	A sombré	M00H0008
2000-09-06	Fleuve Fraser (C.-B.)	<i>Star Queen</i>	Bateau de pêche	Accident mortel	M00W0230
2000-09-25	Passage Pelée, lac Érié (Ont.)	<i>Atlantic Huron</i> <i>Griffon</i>	Vraquier auto-déchargeur Navire de la GCC	Heurt violent	M00C0069
2000-10-01	Au large de Yarmouth (N.-É.)	<i>Flying Swan VI</i>	Bateau de pêche	Chavirement	M00M0104

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR MARITIME

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
<p>M00C0033</p> <p>Naufrage Navire à passagers <i>True North II</i> Au large de l'île Flowerpot Baie géorgienne (Ont.) 16 juin 2000</p>	<p>M01-01</p> <p>Le ministère des Transports établit un calendrier visant à accélérer l'examen des lacunes du processus d'inspection et de délivrance des certificats, et qu'il présente au public des rapports d'étape indiquant l'envergure des mesures prises pour combler les lacunes qui ont été relevées.</p>	<p>Transports Canada est d'accord avec la recommandation. Transports Canada a établi un calendrier qui indique la date cible proposée pour chaque mesure. Transports Canada publiera également des rapports d'étape.</p>	<p>Réponse entièrement satisfaisante</p>	<p>Transports Canada a présenté un rapport d'étape le 6 février 2002.</p>
	<p>M01-02</p> <p>Le ministère des Transports, Sécurité maritime, met en place au sein de son organisation une approche à la sécurité qui permettra à la direction et aux inspecteurs de relever les pratiques et conditions dangereuses et d'y remédier, et faire en sorte que les inspections ne se limitent pas à un contrôle de la conformité aux règles.</p>	<p>Transports Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation. Transports Canada a indiqué également que les fondements d'une inspection réglementaire doivent respecter les règles de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>.</p>	<p>Dénote une intention satisfaisante</p>	<p>La Sécurité maritime de Transports Canada a élaboré le manuel <i>Sécurité maritime : Manuel de la qualité</i> qui précise les exigences concernant les inspections, les vérifications et le traitement des données pour le Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Transports Canada élabore actuellement un programme de formation qui porte expressément sur l'inspection des petits navires à passagers et qui cherche à inculquer une solide culture de la sécurité au sein de la communauté maritime. Transports Canada s'est engagé à améliorer la qualité et le contrôle des inspections afin que les inspecteurs accordent plus d'importance à la culture de la sécurité en vérifiant le rendement des opérations et de l'équipement ainsi que les facteurs normatifs de réglementation.</p>

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR MARITIME (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M00C0033 (suite)	M01-03 Le ministère des Transports oblige les petits navires à passagers à faire des exposés sur la sécurité avant l'appareillage et oblige ces navires à être équipés d'un radeau de sauvetage pouvant être déployé rapidement et facilement, d'équipement de sauvetage rapidement et facilement accessible et de moyens permettant de signaler immédiatement une situation d'urgence.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation. Transports Canada a fait savoir que des modifications seront apportées aux règlements en vue d'exiger que des exposés sur la sécurité soient donnés au départ, ou avant le départ, de tous les petits bâtiments à passagers et en vue d'exiger que l'équipement de sauvetage soit entreposé à un endroit facile d'accès. Transports Canada va faire une étude de la situation pour déterminer s'il est nécessaire d'installer des systèmes d'alerte en cas de détresse plus efficaces sur les petits navires à passagers.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada a proposé des modifications à la réglementation, et certaines d'entre elles sont entrées en vigueur le 14 mars 2002, notamment celles concernant les exposés sur la sécurité avant le départ et les dispositifs à dégagement hydrostatique pour les radeaux de sauvetage. Transports Canada a émis le <i>Bulletin de la Sécurité des navires 07/2001</i> pour souligner l'importance de ranger l'équipement de sauvetage dans des endroits clairement indiqués et facilement accessibles.
M99W0133 Abordage entre l'embarcation de plaisance <i>Sun Boy</i> et le remorqueur <i>Jose Narvaez</i> et le chaland <i>Texada B.C.</i> Port de Vancouver (C.-B.) 7 août 1999	M01-04 Le ministère des Transports, en collaboration avec le Council of Marine Carriers et d'autres représentants de l'industrie, s'assure que les remorqueurs et les remorqués sont équipés de feux de navigation qui ont la portée lumineuse de sécurité obligatoire.	Transports Canada devrait faire connaître sa réponse au cours du prochain exercice financier.		Transports Canada a travaillé avec l'industrie pour mettre au point des feux de navigation mieux adaptés aux chalands. En janvier 2002, Transports Canada a accepté l'utilisation d'un nouveau feu portable ayant une intensité et une portée lumineuses supérieures.

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR MARITIME (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
M99W0133 (suite)	M01-05 Le ministère des Pêches et des Océans, de concert avec les pouvoirs publics compétents des États-Unis, examine des façons qui pourraient permettre de s'assurer que les conducteurs d'embarcations de plaisance de part et d'autre de la frontière possèdent des compétences suffisantes et une connaissance de base en matière de sécurité et de navigation de plaisance, notamment une bonne connaissance du <i>Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer</i> .	Transports Canada devrait faire connaître sa réponse au cours du prochain exercice financier.		

RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DANS LE SECTEUR MARITIME

M01-01

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
- Transports Canada publiera des rapports d'étape semestriels pour tenir le public au courant de la situation de chaque initiative. Ces rapports d'étape seront publiés jusqu'à ce que toutes les initiatives aient été menées à terme.
- Transports Canada publiera des mises à jour des mesures de sécurité qu'il compte prendre en réponse à cette recommandation, par la voie de communiqués et sur son site Web. Les rapports d'étape seront distribués lors des réunions du Conseil consultatif maritime canadien qui se tiennent en mai et en novembre de chaque année.
- Évaluation du Bureau : *Réponse entièrement satisfaisante.*

M01-02

- Transports Canada est d'accord avec l'esprit de cette recommandation.
- Certaines dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sont conçues dans le but de s'assurer qu'aucun certificat n'est délivré à un navire s'il y a raison de croire qu'il n'est pas en état de navigabilité.
- Les inspections réglementaires doivent se conformer aux règles stipulées dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
- En 1999, Transports Canada a instauré le Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments pour pouvoir concentrer ses ressources d'inspection sur les navires et les exploitants qui posent un plus grand risque à la sécurité maritime.
- Transports Canada a élaboré le manuel *Sécurité maritime : Manuel de la qualité* dans le cadre du Programme de contrôle et d'inspection des petits bâtiments. Ce manuel précise les exigences concernant les inspections, les vérifications et le traitement des données et décrit la façon dont doivent être menées les inspections, la façon de surveiller le niveau de conformité, ainsi que la formation que doivent recevoir les inspecteurs.
- Le rapport d'étape public du 6 février 2002 indique que Transports Canada élabore actuellement un programme de formation qui porte expressément sur l'inspection des petits navires à passagers et qui cherche à inculquer une solide culture de la sécurité dans le milieu maritime.
- Transports Canada s'est engagé à améliorer la qualité et le contrôle des inspections pour s'assurer que les lacunes sont rapidement décelées, signalées et corrigées, et pour que les inspecteurs accordent plus d'importance à la culture de la sécurité en vérifiant le rendement des opérations et de l'équipement ainsi que les facteurs normatifs de réglementation.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

M01-03

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
- Le Règlement modifiant le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* est entré en vigueur en mai 2001. Le règlement permet maintenant aux navires à passagers de moins de 25 m de longueur de fournir des exposés sur la sécurité avant le départ plutôt que d'afficher des plans d'équipement de sauvetage. Transports Canada procède actuellement à d'autres modifications qui exigeront que des exposés de sécurité soient donnés avant le départ sur tous les navires à passagers canadiens.
- Transports Canada procède actuellement à des modifications au *Règlement sur l'équipement de sauvetage* qui exigeront que tous les navires de moins de 25 m de longueur transportent des radeaux de sauvetage qui peuvent se dégager librement si le navire coule. Comme mesure provisoire, Transports Canada a publié le *Bulletin de la Sécurité des navires 03/2001*, qui recommande que tous les navires prennent les mesures nécessaires pour que leurs radeaux puissent se dégager librement.
- Transports Canada modifiera le *Règlement sur l'équipement de sauvetage* pour que l'équipement de sauvetage soit entreposé à un endroit facile d'accès. Un prochain *Bulletin de la Sécurité des navires* sensibilisera davantage la communauté à ce sujet.
- Transports Canada fera une étude de la situation pour déterminer s'il est nécessaire d'installer des systèmes d'alerte en cas de détresse plus efficaces sur les petits navires à passagers.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

AUTRES MESURES DE SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR MARITIME

- Transports Canada réévalue les meilleurs moyens de communiquer les renseignements liés à la sécurité aux groupes ciblés à qui ils seraient les plus profitables.
- Une administration de pilotage a affirmé qu'elle améliorera son programme de formation des pilotes de manière à tenir compte de la formation et de l'expérience des pilotes ainsi que de leur niveau de fatigue.
- Un grand employeur procède actuellement à la révision de ses procédures d'exploitation relatives à la surveillance des aptitudes physiques et mentales des employés qui occupent des postes critiques pour la sécurité.
- Les propriétaires de deux petits navires à passagers ont adopté une politique en matière de sécurité pour les passagers en fauteuil roulant. Quatre exploitants de navires ont obtenu volontairement le brevet de capitaine avec restrictions.
- Transports Canada a prolongé son Programme provisoire de conformité des petits navires à passagers jusqu'au 31 décembre 2002. Ce programme est entré en vigueur en juin 1999 et devait prendre fin le 31 décembre 2000.
- Transports Canada a révisé un programme d'examen oral concernant les brevets avec restrictions qui utilise une feuille d'évaluation établie d'après les navires concernés et le secteur des opérations.

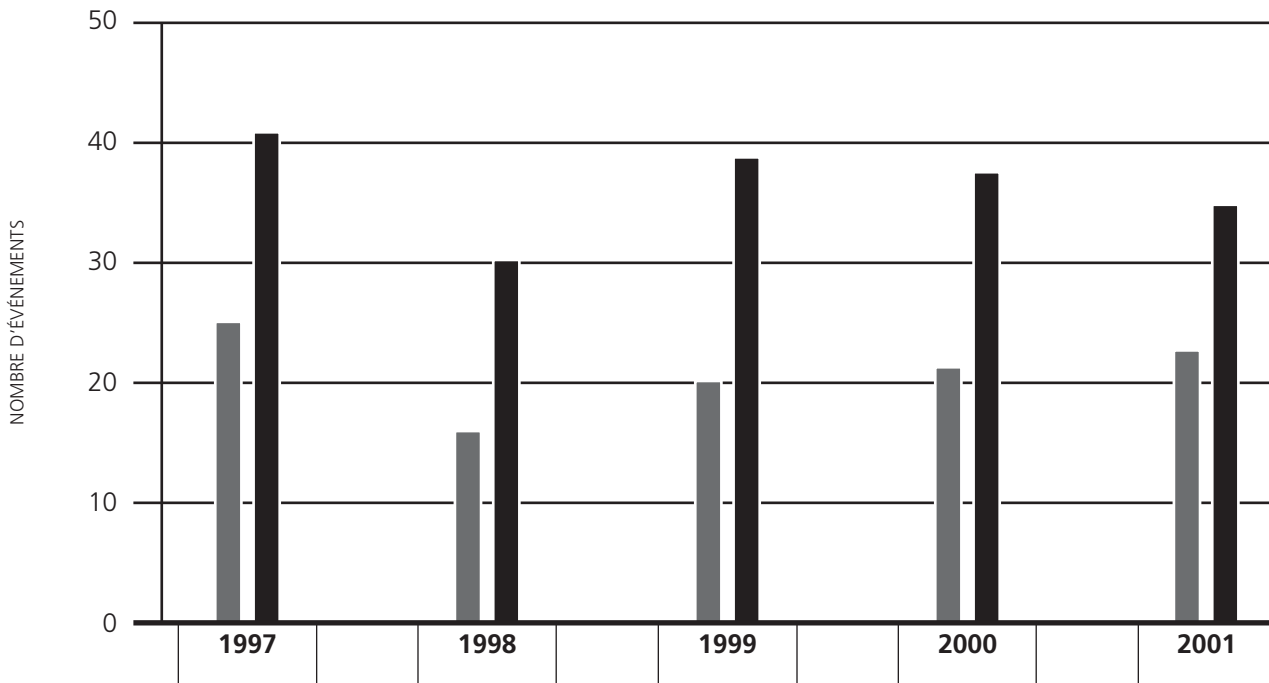
- Transports Canada a affirmé qu'il proposera que des modifications soient apportées aux *Normes d'électricité régissant les navires* pour traiter de la conformité des installations électriques des systèmes d'alarme du groupe moteur d'appareil à gouverner.
- Transports Canada se propose de présenter une recommandation à l'Organisation maritime internationale concernant les dispositifs électriques des systèmes d'appareil à gouverner.
- Transports Canada travaillera de concert avec la Garde côtière canadienne (GCC) et le Service hydrographique du Canada afin de publier un *Bulletin de la Sécurité des navires* pour sensibiliser davantage la communauté à l'utilisation d'un niveau de référence et du système de positionnement global (GPS) pour la détermination de la position.
- Une société de classification utilisera l'information liée au largage prématuré d'un radeau de sauvetage pour prévenir ce type d'accident.
- Transports Canada a ajouté le nom d'un navire dont les registres d'entretien étaient incorrects à sa liste de navires d'intérêt particulier. Les administrations de pilotage doivent aviser les inspecteurs de Transports Canada lorsque le navire signale qu'il s'apprête à entrer dans les eaux canadiennes.
- Une commission portuaire exige que les navires utilisent trois remorqueurs pour accoster à un quai en particulier jusqu'à l'entrée en vigueur des nouvelles procédures d'accostage.
- Le propriétaire d'un petit navire à passagers a préparé une liste de vérification obligatoire qui comprend le nombre de passagers à bord et la vérification de la fermeture des robinets de vidange, procédure qui doit être utilisée avant chaque appareillage. Le propriétaire a fait des modifications au navire pour empêcher l'eau d'y pénétrer.
- Le propriétaire d'une flotte de navires a émis un bulletin de sécurité au personnel de tous ses navires. Le bulletin porte sur l'inspection des systèmes d'alimentation en carburant sur les moteurs en question. Les moteurs ont également été modifiés afin de prévenir les fuites de carburant et les incendies.
- Le propriétaire d'un navire a révisé ses procédures d'inspection relatives aux axes de piston de la machine principale.

PIPELINE

STATISTIQUES ANNUELLES

AU COURS DE L'ANNÉE 2001, 23 ACCIDENTS DE PIPELINE ONT ÉTÉ SIGNALÉS AU BST, UNE AUGMENTATION DE UN PAR RAPPORT À L'ANNÉE DERNIÈRE ET UNE AUGMENTATION DE DEUX PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000. LE DERNIER ACCIDENT DE PIPELINE MORTEL, POUR LES PIPELINES SOUS JURIDICTION FÉDÉRALE, A EU LIEU EN 1988. AU COURS DE L'ANNÉE 2001, PERSONNE N'A ÉTÉ BLESSÉ GRIÈVEMENT DANS UN ACCIDENT DE PIPELINE. AU COURS DES ANNÉES 1996 À 2000, LES ACCIDENTS DE PIPELINE ONT FAIT SIX BLESSÉS GRAVES, DONT QUATRE LORS D'UN MÊME ACCIDENT SURVENU EN 1998.

Figure 6 – Événements de pipeline



■ NOMBRE D'ACCIDENTS SIGNALÉS
■ NOMBRE D'INCIDENTS SIGNALÉS (RAPPORTS OBLIGATOIRES)

* AUCUNE PERTE DE VIE N'A ÉTÉ SIGNALÉE POUR LA PÉRIODE DE 1997 À 2001.

Depuis 1996, les activités liées aux pipelines ont augmenté de 5 % par année en moyenne. Le taux d'accidents pour l'année 2001 est de 1,77 accident par exajoule, ce qui est inférieur au taux d'accidents pour l'année 2000 (1,79) et à la moyenne des années 1996 à 2000 (1,98).

Au cours de l'année 2001, 34 incidents de pipeline ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre est inférieur au chiffre de 2000 (37) et à la moyenne des années 1996 à 2000, qui était de 35. D'année en année, la plupart des incidents sont des fuites non confinées ou non contrôlées de petites quantités de gaz, de pétrole ou de produits à haute pression de vapeur.

ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS DE PIPELINE

Ces données sont préliminaires. Il faut attendre la fin de l'enquête du BST pour déterminer quels événements ont mené à l'accident.

Date	Endroit	Compagnie	Événement	N° de dossier
2001-09-29	Binbrook (Ont.)	Enbridge Pipelines Inc.	Dommages à une canalisation et fuite	P01H0049

RAPPORTS D'ENQUÊTE APPROUVÉS EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR DES PIPELINES

Date	Endroit	Compagnie	Événement	N° de rapport
1999-05-20	Regina (Sask.)	Enbridge Pipelines Inc.	Rupture de la canalisation principale, fuite de pétrole brut	P99H0021
2000-08-07	Restaurant Zopkios, route de Coquihalla (C.-B.)	Westcoast Energy Inc.	Rupture de la canalisation principale, fuite de gaz naturel	P00H0037
2001-01-17	Hardisty (Alb.)	Enbridge Pipelines Inc. (anciennement IPL)	Rupture de la canalisation principale, fuite de pétrole brut	P01H0004

MESURES DE SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DES PIPELINES

- Une compagnie de pipeline a repris la conception de sa station de compression et l'a reconstruite en fonction des questions soulevées dans les avis de sécurité.
- Une compagnie de pipeline a poursuivi son étude sur le taux de propagation des fissures, de fissuration continue et l'état d'évolution des fissures, ainsi que sur les particularités de signal et la tolérance des outils de détection des fissures par suite d'une rupture. Cette compagnie a également prévu des inspections internes à la recherche de fissures sur d'autres pipelines de son réseau.
- Une compagnie de pipeline a volontairement imposé une restriction de pression sur la section de son pipeline touchée par une rupture et a procédé à une nouvelle inspection interne de cette section.

RAIL

STATISTIQUES ANNUELLES

AU COURS DE L'ANNÉE 2001, ON A ENREGISTRÉ 1 060 ACCIDENTS FERROVIAIRES, CE QUI EST COMPARABLE AU NOMBRE D'ACCIDENTS FERROVIAIRES DE L'ANNÉE PRÉCÉDENTE ET 7 % DE MOINS QUE LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (1 138). LE NIVEAU D'ACTIVITÉS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE A AUGMENTÉ DE 2,6 MILLIONS DE TRAINS-MILLES PAR RAPPORT À L'AN DERNIER. LE TAUX D'ACCIDENTS POUR L'ANNÉE 2001 EST DONC DE 12,8 ACCIDENTS PAR MILLION DE TRAINS-MILLES ALORS QU'IL ÉTAIT DE 13,3 EN 2000 ET QUE LE TAUX MOYEN POUR LA PÉRIODE COMPRISE ENTRE 1996 ET 2000 ÉTAIT DE 14,5. ON A ENREGISTRÉ 134 ACCIDENTS EN VOIE PRINCIPALE (COLLISIONS ET DÉRAILLEMENTS) AU COURS DE L'ANNÉE 2001, 4 % DE PLUS QUE LES 129 ACCIDENTS SURVENUS EN 2000, SURTOUT À CAUSE D'UNE HAUSSE DE 6 % DU NOMBRE DE DÉRAILLEMENTS EN VOIE PRINCIPALE. TOUTEFOIS, CE CHIFFRE EST 12 % DE MOINS QUE LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (153). AU COURS DE L'ANNÉE 2001, ON A SIGNALÉ 385 DÉRAILLEMENTS HORS D'UNE VOIE PRINCIPALE, CE QUI EST COMPARABLE AU CHIFFRE DE 2000 MAIS REPRÉSENTE UNE HAUSSE DE 3 % PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (373). EN 2001, 86 COLLISIONS SONT SURVENUES HORS D'UNE VOIE PRINCIPALE, SOIT UNE BAISSSE DE 23 % PAR RAPPORT AUX 113 ACCIDENTS DE CE GENRE SURVENUS L'ANNÉE PRÉCÉDENTE ET PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (112).

Il s'est produit 278 accidents aux passages à niveau en 2001, une hausse par rapport au chiffre de 2000 (263) mais une baisse par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000, qui était de 298. Le nombre d'accidents à des intrus (touchant des personnes, surtout des piétons, heurtées par du matériel roulant sur des emprises ferroviaires ailleurs qu'à des passages à niveau) est le même qu'en 2000, soit 79 accidents, mais moins que la moyenne des années 1996 à 2000 (95). En 2001, les accidents aux passages à niveau et les accidents survenus à des intrus ont fait 97 morts, soit une hausse de 13 % par rapport au chiffre de 2000 (86) mais une baisse de 3 % par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000 (100). La principale raison de la hausse observée au cours

de la dernière année est l'augmentation de 24 % du nombre de morts attribuables à des accidents aux passages à niveau, qui est passé de 33 en 2000 à 41 en 2001.

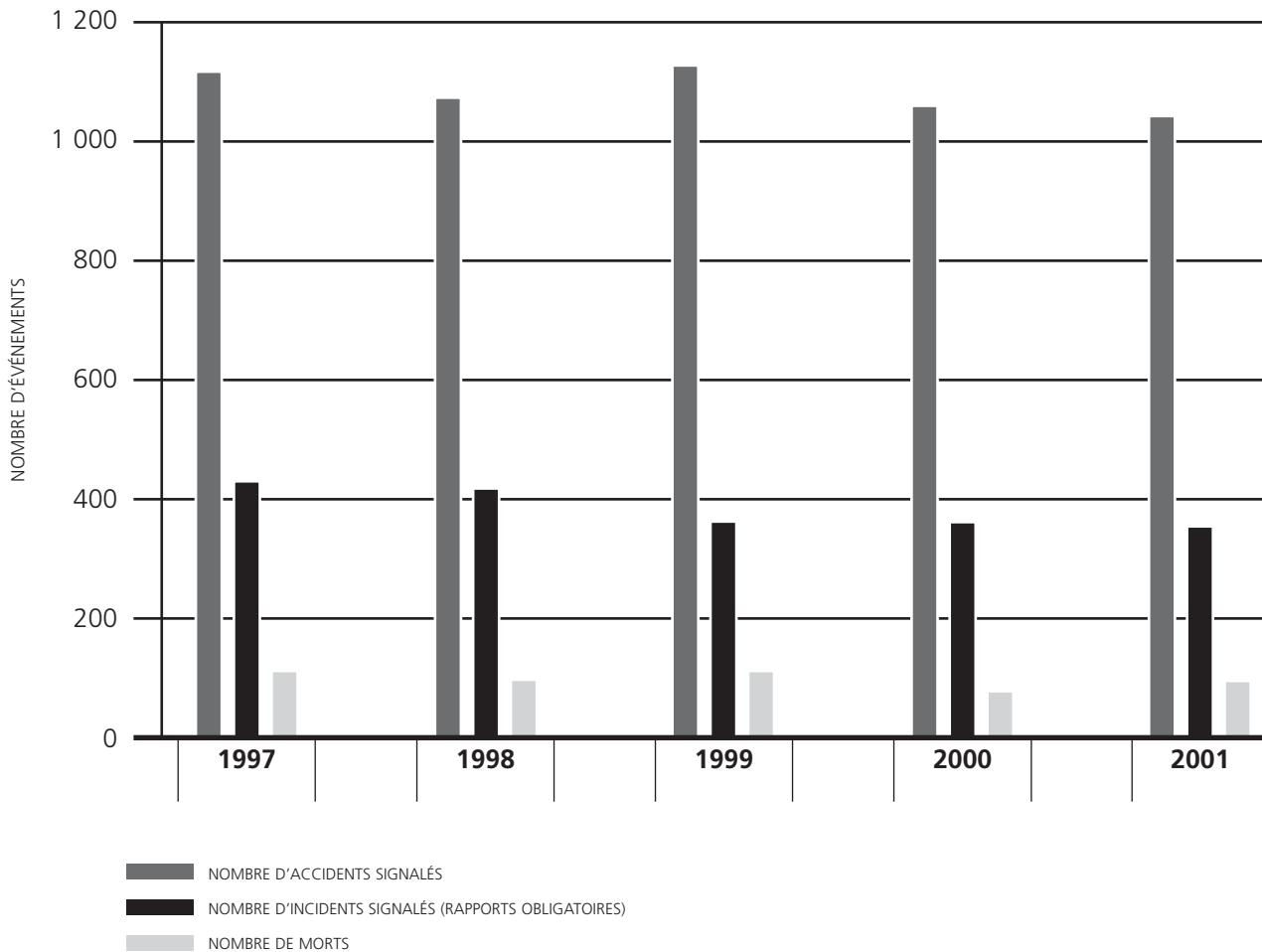
En 2001, des wagons transportant ou ayant transporté récemment des marchandises dangereuses ont été mis en cause dans 204 accidents comparativement au chiffre de 2000 (249) et à la moyenne des années 1996 à 2000 (273). De ces 204 accidents, 6 ont entraîné la fuite de marchandises. On a enregistré 76 accidents mettant en cause des trains de voyageurs, ce qui est égal à la moyenne des années 1996 à 2000, mais représente une hausse de 17 % par rapport à 2000 (65). La plupart des accidents mettant en cause des trains de voyageurs ont

lieu aux passages à niveau ou concernent des intrus qui se font heurter par un train.

Au cours de l'année 2001, 322 incidents ferroviaires ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre représente une baisse de 2 % par rapport à 2000 (330) et une baisse de 20 % par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000 (401). D'année en année, les fuites de

marchandises dangereuses non liées à des accidents ferroviaires comptent pour la majeure partie du nombre total d'incidents. En 2001, on a enregistré 194 incidents mettant en cause des fuites de marchandises dangereuses, ce qui est plus qu'en 2000 (188) mais moins que la moyenne de 248 pour les années 1996 à 2000.

Figure 7 – Événements ferroviaires et nombre de morts



ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS FERROVIAIRES

Ces données sont préliminaires. Il faut attendre la fin de l'enquête du BST pour déterminer quels événements ont mené à l'accident.

Date	Endroit	Compagnie	Événement	N° de dossier
2001-04-12	Stewiacke (N.-É.)	Via Rail Canada	Déraillement en voie principale	R01M0024
2001-05-09	Burlington (Ont.)	Canadien National	Mort d'un piéton	R01T0129
2001-08-29	Montréal (Qc)	Canadien National	Déraillement hors d'une voie principale	R01D0097
2001-09-24	Richmond Hill (Ont.)	Canadien National	Collision en voie principale	R01T0255
2001-10-01	Brandon (Man.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Déraillement en voie principale	R01W0182
2001-10-06	Drummond (Qc)	Canadien National	Collision à un passage à niveau	R01M0061
2002-01-12	Whitby (Ont.)	Via Rail Canada	Heurt d'un objet	R02T0008
2002-02-15	Dartmouth (N.-É.)	Canadien National	Déraillement hors d'une voie principale	R02M0007
2002-02-22	Port Hope (Ont.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Collision en voie principale	R02T0047
2002-03-03	Carmangay (Alb.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Déraillement en voie principale	R02C0013
2002-03-18	Éric (Qc)	Chemin de fer QNS & L (Quebec North Shore & Labrador Railway)	Déraillement en voie principale	R02Q0021
2002-03-24	Glenogle (C.-B.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Collision en voie principale	R02C0022

RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS FERROVIAIRES APPROUVÉS EN 2001-2002

Date	Endroit	Compagnie	Événement	N° de rapport
1998-11-26	Concord (Ont.)	Canadien National	Déraillement dans un triage	R98T0292
1999-01-31	Jasper (Alb.)	Canadien National	Collision en voie principale	R99E0023
1999-04-13	Bégin (Qc)	Canadien National	Déraillement en voie principale	R99Q0019
1999-06-05	Bellamy (Ont.)	Via Rail Canada	Accident à un passage à niveau	R99T0147
1999-07-14	Hornepayne (Ont.)	Via Rail Canada	Collision à un passage à niveau	R99H0009
1999-08-06	Windsor (Ont.)	Via Rail Canada	Accident à un passage à niveau	R99S0071
1999-08-15	Messiter (C.-B.)	Canadien National	Déraillement	R99V0141
1999-08-27	Cornwall (Ont.)	Canadien National	Wagons partis à la dérive	R99D0159

**RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS FERROVIAIRES APPROUVÉS
EN 2001-2002 (SUITE)**

Date	Endroit	Compagnie	Événement	N° de rapport
1999-10-09	Bedford (N.-É.)	Canadien National	Déraillement	R99M0046
1999-11-01	Près de Poplar Point (Man.)	Chemin de fer Canadien Pacifique	Déraillement et collision	R99W0231
1999-11-23	Bowmanville (Ont.)	Canadien National	Accident et déraillement à un passage à niveau	R99T0298
		Via Rail Canada		
2000-03-10	Brossard (Qc)	Canadien National	Déraillement	R00D0026
2000-03-14	Temagami (Ont.)	Ontario Northland Railway	Déraillement en voie principale	R00T0067
2000-08-30	La Tuque (Qc)	Via Rail Canada	Collision et déraillement	R00D0098
2000-12-19	Imperial Mills (Alb.)	Athabasca Northern Railway	Accidents à un passage à niveau	R00C0159
2001-05-09	Burlington (Ont.)	Canadien National	Mort d'un piéton	R01T0129

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R98T0292 Déraillement dans un triage Train n0 M333-31-26 du Canadien National Point milliaire 0,0, Subdivision Halton Triage MacMillan Concord (Ont.) 26 novembre 1998	R01-04 Le ministère des Transports et l'Association des chemins de fer du Canada s'assurent que les normes et les méthodes d'entretien tiennent compte des risques qui découlent de l'acheminement d'un tonnage élevé sur des « voies autres que des voies principales ».	Transports Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation. Transports Canada a accordé un prolongement de trois ans à l'exemption de l'application d'une certaine partie du <i>Règlement sur la sécurité de la voie</i> pour paufiner le nouveau régime d'inspection.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada a facilité la réalisation d'un projet-pilote qui pourrait donner lieu à des modifications au <i>Règlement sur la sécurité de la voie</i> .
R99T0298 Accident et déraillement à un passage à niveau Train de marchandises n° M321-21-22 du Canadien National Train de voyageurs n° 68 de Via Rail Canada Point milliaire 292,59, Subdivision Kingston Bowmanville (Ont.) 23 novembre 1999	R01-05 Le ministère des Transports accélère la promulgation du nouveau règlement sur les passages à niveau.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada prévoit publier un nouveau règlement sur les passages à niveau en 2002.
	R01-06 Le nouveau règlement du ministère des Transports comprend des normes relatives au tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation et reconnaît la nécessité d'inclure des normes relatives au tracé en plan dans le nouveau règlement sur les passages à niveau qui a été proposé.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada prévoit publier un nouveau règlement sur les passages à niveau en 2002.

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R99T0298 (suite)	R01-07 Le ministère des Transports, en collaboration avec le Canadien National, procède à un examen exhaustif de tous les passages à niveau privés et les passages à niveau de ferme de la subdivision Kingston dans le but de fermer ou de regrouper des passages à niveau et, le cas échéant, apporte des améliorations aux autres passages à niveau de façon à améliorer la sécurité.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation et va procéder à un examen des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme avec le Canadien National.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada prévoit publier un nouveau règlement sur les passages à niveau en 2002. Transports Canada prévoit également la création d'un programme de financement pour encourager le regroupement des passages à niveau.

RÉPONSES REÇUES EN 2001-2002 À DES RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2000-2001

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R98V0148 Collision arrière Train n° 839-020 et train n° 463-11 du Chemin de fer Canadien Pacifique Point milliaire 78,0, Subdivision Shuswap Notch Hill (C.-B.) 11 août 1998	R00-04 Le ministère des Transports et l'industrie ferroviaire mettent en oeuvre des mesures de sécurité supplémentaires afin de s'assurer que les membres des équipes identifient les signaux et s'y conforment de façon uniforme.	Transports Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation. L'industrie examine de nouvelles technologies et Transports Canada surveille les essais.	Dénote une intention satisfaisante	Aucun nouveau plan de mise en oeuvre n'est en vigueur, mais Transports Canada continue de participer au développement de nouvelles technologies.
	R00-05 Le ministère des Transports évalue l'incidence du bruit sur la communication de vive voix dans la cabine des locomotives et s'assure que les membres des équipes puissent communiquer de façon efficace les renseignements essentiels à la sécurité.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation. Transports Canada surveille la conformité aux règles de communication. Transports Canada a déterminé que les niveaux de bruit respectaient les normes du <i>Code canadien du travail</i> relatives à la perte auditive.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada surveille la conformité aux règles et aux normes et a indiqué qu'on pouvait compter sur sa participation et son appui à l'égard des améliorations.

RÉPONSES REÇUES EN 2001-2002 À DES RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2000-2001 (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R99H0007 Déraillement et collision du train de voyageurs n° 74 de Via Rail Canada Point milliaire 46,7, Subdivision Chatham du Canadien National Thamesville (Ont.) 23 avril 1999	R01-01 Le ministère des Transports exige la mise au point de moyens de défense additionnels dans les territoires contrôlés par la régulation de l'occupation de la voie à l'extérieur d'un block automatique de façon qu'on dispose d'un moyen viable d'assurer la sécurité des trains qui approchent d'aiguillages de voie principale.	Transports Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation. Transports Canada est d'accord pour qu'on élabore des systèmes de technologie dans le secteur ferroviaire.	Réponse en partie satisfaisante	Transports Canada a approuvé une modification à une règle d'exploitation et a financé un projet de recherche visant à identifier des systèmes de technologie réalisables.
	R01-02 Le ministère des Transports, l'Association des chemins de fer du Canada et les autorités provinciales responsables de l'exploitation des trains révisent les spécifications de conception des systèmes informatisés et non informatisés de régulation de l'occupation de la voie qui sont en usage au Canada afin de s'assurer que la conception de tous les éléments de ces systèmes tient dûment compte de l'erreur humaine.	Transports Canada est d'accord avec l'esprit de la recommandation. Transports Canada propose d'élaborer conjointement un instrument qui pourrait permettre aux chemins de fer d'examiner les spécifications de conception des systèmes.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada et les intervenants se penchent sur la question.

RÉPONSES REÇUES EN 2001-2002 À DES RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2000-2001 (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
R99H0007 (suite)	R01-03 Le ministère des Transports révisé le cadre réglementaire existant et la politique existante de l'industrie pour veiller à ce qu'on assure un niveau de sécurité adéquat relativement à l'entreposage de marchandises dangereuses dans le réseau de transport ferroviaire et pendant la transition des expéditions de marchandises dangereuses en provenance et à destination du réseau de transport ferroviaire.	Transports Canada est d'accord avec la recommandation. Transports Canada étudie en collaboration avec les intervenants les questions relatives à la sécurité qui touchent l'entreposage des marchandises dangereuses sur les propriétés des compagnies de chemin de fer.	Réponse entièrement satisfaisante	Transports Canada a publié un nouveau <i>Règlement sur le transport des marchandises dangereuses</i> qui entrera en vigueur en juillet 2002.

RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

R00-04

- Transports Canada est d'accord avec l'esprit de cette recommandation.
- L'industrie étudie de nouvelles technologies et Transports Canada surveille les essais.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R00-05

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
- Transports Canada surveille la conformité aux règles de communication.
- Transports Canada a déterminé que les niveaux de bruit respectaient les normes du *Code canadien du travail* relatives à la perte auditive.
- Transports Canada s'intéresse à une étude de l'industrie sur les casques d'écoute.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R01-01

- Transports Canada est d'accord avec l'esprit de cette recommandation.
- Transports Canada a facilité le changement de la vitesse maximale permise à laquelle les trains peuvent rouler à l'approche d'aiguillages de voie principale dans les territoires contrôlés par la régulation de l'occupation de la voie (ROV).

- Transports Canada a financé un projet de recherche dans le but d'identifier les systèmes de technologie réalisables qui identifieraient la position des aiguillages.
- Évaluation du Bureau : *Réponse en partie satisfaisante.*

R01-02

- Transports Canada est d'accord avec l'esprit de cette recommandation.
- Transports Canada, en collaboration avec l'Association des chemins de fer du Canada, prévoit revoir les spécifications de conception du système de la ROV assistée ou non par ordinateur au Canada.
- Transports Canada propose d'élaborer conjointement un instrument à l'intention des compagnies de chemin de fer pour l'analyse des spécifications de conception des systèmes, y compris les conséquences des erreurs humaines, dans le cadre de leurs propres opérations ROV.
- Transports Canada examinera les autoanalyses effectuées par les compagnies de chemin de fer et prendra des mesures correctives en fonction des résultats.
- Évaluation provisoire du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R01-03

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
- Transports Canada examine, en collaboration avec les intervenants, les questions relatives à la sécurité qui touchent l'entreposage des marchandises dangereuses sur les propriétés des compagnies de chemin de fer.
- Transports Canada a publié en langage clair le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* comportant des changements afin de redéfinir l'expression « en transport », de préciser à quel moment les marchandises expédiées sont considérées comme ayant été livrées, d'ordonner que des documents les accompagnent, et de déterminer qui possède les marchandises expédiées et qui en est responsable.
- Évaluation du Bureau : *Réponse entièrement satisfaisante.*

R01-04

- Transports Canada est d'accord avec l'esprit de cette recommandation.
- Transports Canada a exempté le Canadien national (CN) de l'application d'une certaine partie du *Règlement sur la sécurité de la voie* à la cour de triage MacMillan, afin de permettre au CN de mettre en place et d'évaluer un régime d'inspection spécifiquement adapté à cette cour de triage.
- Le nouveau régime d'inspection du CN classe les voies selon le volume du trafic (intense, moyen ou faible).
- Dorénavant le CN effectue les inspections des voies d'entrée et de sortie au site d'essai toutes les deux semaines au lieu d'une fois par mois.
- Transports Canada a accordé un prolongement de trois ans à l'exemption de l'application d'une

certaine partie du *Règlement sur la sécurité de la voie* pour permettre de peaufiner le nouveau régime d'inspection.

- À la suite de la première année de mise en œuvre du projet-pilote, les inspecteurs de Transports Canada ont constaté des améliorations aux conditions de sécurité liées aux inspections et à l'entretien des voies de garage.
- Transports Canada et l'industrie ferroviaire ont accepté de mettre sur pied un comité de travail chargé de recommander des modifications au *Règlement sur la sécurité de la voie* et aux pratiques de l'industrie ferroviaire.
- Transports Canada tiendra le BST au courant des développements liés à cette recommandation.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R01-05

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
- Transports Canada finalise actuellement le nouveau règlement sur les passages à niveau.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R01-06

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation et reconnaît la nécessité d'inclure des normes relatives au tracé en plan des abords routiers.
- Le règlement sur les passages à niveau proposé vise
 - à définir des normes de sécurité en langage clair pour tous les passages à niveau;
 - à tenir compte des exigences relatives au tracé en plan des abords routiers des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme;
 - à réglementer la largeur des voies routières sur le passage à niveau et l'angle de l'intersection afin de s'assurer de la présence de lignes de visibilité appropriées;
 - à permettre aux administrations responsables de mener des évaluations de sécurité aux passages à niveau qui relèvent de leur compétence et d'apporter des améliorations aux passages à niveau en fonction des normes en vigueur avant de procéder à toute modification importante à l'infrastructure ou à la configuration du trafic;
 - à interdire tous nouveaux passages à niveau aux endroits où la vitesse du train excède 80 mi/h;
 - à définir clairement les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des administrateurs de chemins publics et des propriétaires de chemins privés.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

R01-07

- Transports Canada est d'accord avec cette recommandation.
 - Il examinera la question des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme avec le CN.
 - Il fera des inspections au hasard des passages à niveau privés et des passages à niveau de ferme afin d'identifier les préoccupations liées à la sécurité.
 - Il exigera que les administrations responsables effectuent des évaluations détaillées de la sécurité de leurs passages à niveau et qu'elles y apportent des améliorations en fonction des normes en vigueur avant de procéder à toute modification importante à l'infrastructure ou à la configuration du trafic.
 - Il établira un programme de financement pour inciter les intervenants à abandonner des passages à niveau.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

AUTRES MESURES DE SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE

- Les grandes compagnies de chemin de fer du Canada installent sur tous les aiguillages de voie principale des cadenas à haute sécurité.
- Transports Canada a collaboré avec l'Association des chemins de fer du Canada à la révision du paragraphe 16.1 du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs*, du 28 juin 2001, en incorporant les récentes normes de l'American Passenger Train Association relatives à la résistance à l'impact des parois latérales de certaines voitures voyageurs.
- Transports Canada a approuvé le libellé du paragraphe 20.2 du *Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des voitures voyageurs*; ce paragraphe stipule que tous les accès d'urgence doivent avoir une ouverture dégagée minimale de 26 pouces horizontalement sur 24 pouces verticalement pour toutes les nouvelles voitures commandées après le 1^{er} avril 2001.
- Transports Canada prépare une modification à la norme 111 de sécurité des véhicules automobiles du Canada, qui régit la conception et le rendement des systèmes de miroirs adaptés sur les nouveaux véhicules automobiles fabriqués ou importés au Canada. Si elle est approuvée, cette modification permettra qu'un champ de vision soit réfléchi par des rétroviseurs plus petits qui gêneraient moins la visibilité vers l'avant du conducteur.
- En raison de la possibilité pour le matériel de déchargement de soulever des wagons durant le déchargement de conteneurs, une compagnie de chemin de fer a mis en place une procédure d'inspection obligatoire effectuée par un inspecteur de wagon certifié; la procédure s'applique à toutes les installations de déchargement de conteneurs de la compagnie et doit être exécutée avant le déplacement des wagons après le déchargement.
- Transports Canada a envoyé un avis à une compagnie de chemin de fer concernant l'état des traverses. En réponse, la compagnie de chemin de fer a installé 4 000 nouvelles traverses sur 40 milles de voie ferrée.
- Via Rail Canada a fait la promotion de la procédure d'entretien n° C604/003 concernant les instructions d'arrimage des voitures dortoirs, dans le cadre d'une campagne sur la sécurité à l'intention du personnel en service à bord des trains.

AVIATION

STATISTIQUES ANNUELLES

EN 2001, ON A SIGNALÉ 295 ACCIDENTS METTANT EN CAUSE DES AÉRONEFS IMMATICULÉS AU CANADA (AUTRES QUE DES AVIONS ULTRA-LÉGERS), SOIT UNE BAISSÉ DE 8 % PAR RAPPORT AUX 319 ACCIDENTS SIGNALÉS EN 2000 ET DE 15 % PAR RAPPORT À LA MOYENNE DES ANNÉES 1996 À 2000 (349). IL S'AGIT DU NOMBRE LE PLUS BAS EN 25 ANS. LE NOMBRE D'HEURES DE VOL DE 2001 (3 860 000) A DIMINUÉ DE 3 % PAR RAPPORT AUX 3 990 000 HEURES EFFECTUÉES EN 2000⁵. LE TAUX D'ACCIDENTS PAR 100 000 HEURES DE VOL S'ÉTABLIT DONC À 7,6, CE QUI EST MOINS QUE LE TAUX DE 8,0 ENREGISTRÉ L'ANNÉE PRÉCÉDENTE ET QUE LE TAUX MOYEN DE 8,8 POUR LA PÉRIODE COMPRISE ENTRE 1996 ET 2000. IL S'AGIT ÉGALEMENT DU TAUX D'ACCIDENTS LE PLUS BAS EN 25 ANS. DES AÉRONEFS IMMATICULÉS AU CANADA (AUTRES QUE DES AVIONS ULTRA-LÉGERS) ONT ÉTÉ MIS EN CAUSE DANS 33 ACCIDENTS MORTELS EN 2001; CES ACCIDENTS ONT FAIT 62 MORTS. CES NOMBRES SONT LÉGÈREMENT INFÉRIEURS AUX CHIFFRES POUR LA PÉRIODE COMPRISE ENTRE 1996 ET 2000, QUI ÉTAIENT DE 37 ACCIDENTS MORTELS ET 71 MORTS. DES AÉRONEFS PRIVÉS OU DES AÉRONEFS DE L'ÉTAT ÉTAIENT EN CAUSE DANS 17 DES ACCIDENTS MORTELS SURVENUS EN 2001, ET 6 ACCIDENTS MORTELS SONT ARRIVÉS À DES HÉLICOPTÈRES.

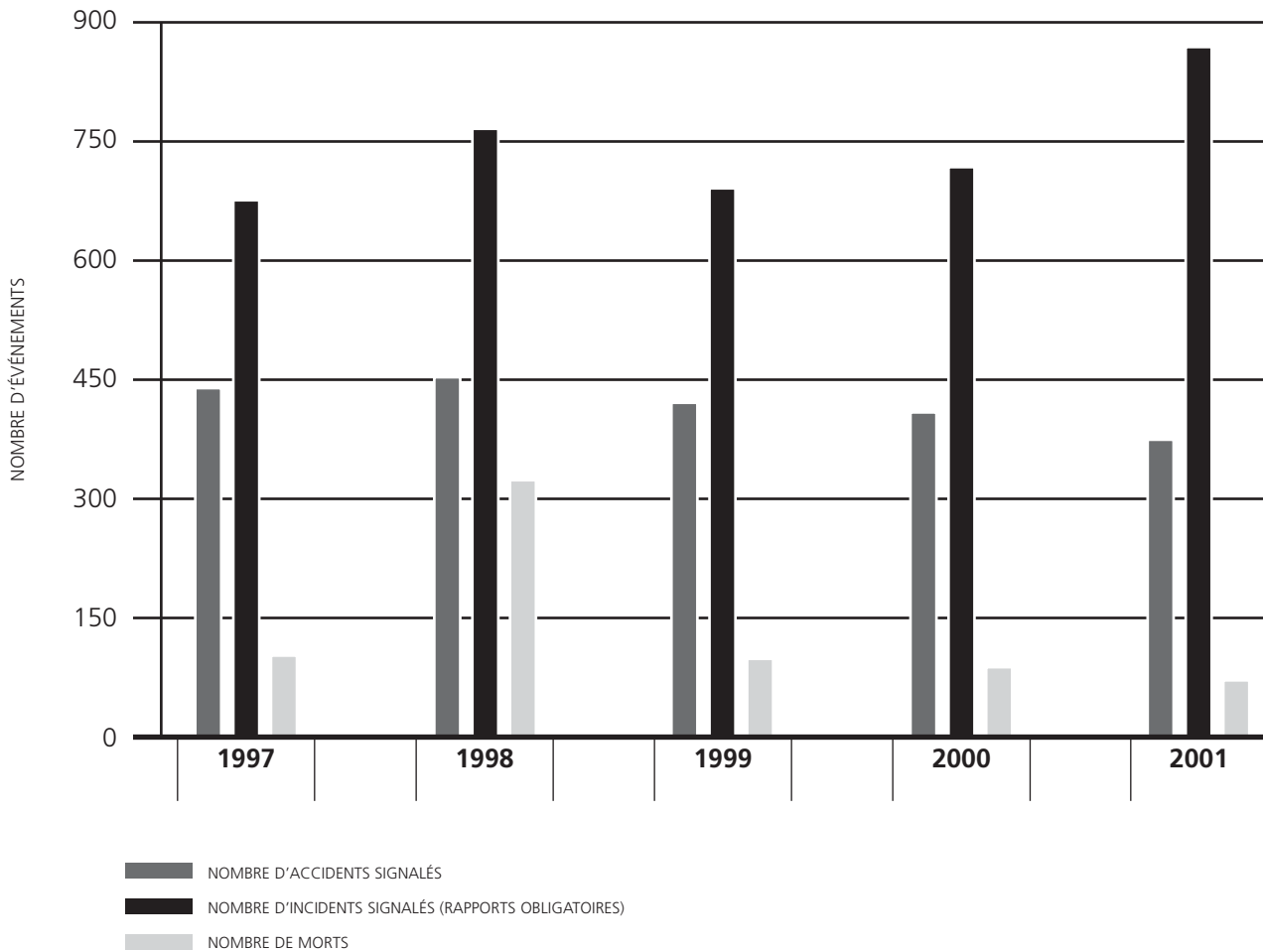
Le nombre d'accidents d'ultra-légers a légèrement diminué par rapport à l'année précédente, passant de 38 à 35. Le nombre d'accidents mortels dans cette catégorie est demeuré passablement le même que l'année précédente, soit 6 accidents ayant fait 8 morts en 2001 comparativement à 5 accidents et 9 morts en 2000.

Le nombre d'accidents survenus au Canada mettant en cause des aéronefs immatriculés à l'étranger a augmenté, passant de 21 en

2000 à 29 en 2001. Toutefois, le nombre d'accidents mortels est demeuré le même (8). Ces accidents ont fait 10 morts en 2001 comparativement à 19 l'année précédente.

Au cours de l'année 2001, 853 incidents aéronautiques ont été signalés au BST en vertu des exigences de déclaration des événements. Ce chiffre représente une hausse de 18 % par rapport à 2000 (725) et une augmentation de 19 % par rapport à la moyenne des années 1996 à 2000 (717).

Figure 8 – Événements aéronautiques et nombre de morts



ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES

Ces données sont préliminaires. Il faut attendre la fin de l'enquête du BST pour déterminer quels événements ont mené à l'accident.

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de dossier
2001-04-03	65 nm à l'ouest de Sydney (N.-É.)	de Havilland DHC-8-100	Perte de puissance (premier moteur)	A01A0030
2001-04-04	Aéroport international de St. John's (T.-N.)	Boeing 737-200	Sortie en bout de piste	A01A0028
2001-04-04	10 nm au nord-ouest de l'aéroport municipal de Toronto / Buttonville (Ont.)	Robinson R22 Beta	Perte de contrôle et impact avec le terrain	A01O0099
2001-04-28	26 nm au nord de Baker Lake (Nt)	McDonnell Douglas 369E (HU50)	Atterrissage forcé et basculement dynamique	A01C0064
2001-05-12	New Westminster (C.-B.)	Airbus A320	Proximité d'aéronefs (sécurité non assurée)	A01P0111
		Cessna 172M		

ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES (SUITE)

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de dossier
2001-05-16	10 nm à l'est d'Abbotsford (C.-B.)	Robinson R22 Beta	Dislocation en vol	A01P0100
2001-05-22	Aéroport de Yellowknife (T.N.-O.)	Boeing 737-210C	Atterrissage dur	A01W0117
2001-05-25	Russell (Man.)	Piper PA-28-140	Perte de puissance et a percuté des arbres	A01C0097
2001-05-25	33 nm au nord-est de Red Earth Creek (Alb.)	Cessna T310Q	Perte de contrôle et impact avec le terrain	A01W0118
2001-05-31	Edmonton (Alb.)	Boeing 747-200 Airbus A340-300	Perte d'espacement	A01W0129
2001-06-05	1,5 nm à l'ouest de Charlottetown (T.-N.)	Piper PA-31-310	Impact avec le terrain	A01A0058
2001-06-08	110 nm au nord-ouest de l'intersection Duxar (C.-B.)	Boeing 737-200 McDonnell Douglas DC-10-30	Perte d'espacement	A01P0126
2001-06-09	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	Boeing 767-200 Airbus A340-300	Perte d'espacement	A01P0127
2001-06-10	64°00'N, 080°00'W (Nt)	Boeing 767-300 Boeing 747-300	Perte d'espacement	A01C0115
2001-06-14	Aéroport international de Victoria (C.-B.)	Bombardier CL-600-2B19	Fausse interception de l'alignement de piste de l'ILS	A01P0129
2001-06-15	5 nm à l'ouest d'Empress (Alb.)	Boeing 737-200 Boeing 737-200	Perte d'espacement	A01W0144
2001-06-17	1,4 nm à l'ouest-nord-ouest de l'aéroport municipal de Toronto / Buttonville (Ont.)	Cessna 172N	Panne moteur au décollage	A01O0157
2001-06-18	Lac Lavieille (Ont.)	Cessna 210L	Dislocation en vol	A01O0165
2001-06-20	Uxbridge (Ont.)	Cessna 170B Robinson R22 Mariner	Collision en vol	A01O0164
2001-06-27	80 nm au nord de Roberval (Qc)	Bell 212	Perte de puissance (autre moteur)	A01Q0105
2001-07-04	40 nm à l'ouest du VOR d'Empress (Alb.)	Boeing 737-200 Fokker F28 Mk 1000	Perte d'espacement	A01W0160
2001-07-07	2 nm au nord-ouest de Nestor Falls (Ont.)	de Havilland DHC-2 Mk. I	A heurté une ligne électrique	A01C0152

ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES (SUITE)

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de dossier
2001-07-13	35 nm au sud-est de Red Lake (Ont.)	Boeing 757-200	Perte d'espacement	A01C0155
		Airbus A320-200		
2001-07-14	Gloucester (Ont.)	Aerostar RX-7	A heurté un câble	A01O0200
2001-07-18	Lac Cultus (C.-B.)	Cessna U206G	A chaviré à l'amerrissage	A01P0165
2001-07-18	6 nm au nord-est de l'aéroport international de Montréal / Dorval (Qc)	Cessna 172N	Risque de collision	A01Q0122
		de Havilland DHC-8-102		
2001-07-20	Aéroport international de Corcaigh, en Irlande	Boeing 727-225	Ouverture de la porte de soute au décollage	A01F0094
2001-07-22	10 nm à l'est d'Abbotsford (C.-B.)	Pilatus PC-6T	Perte de puissance (premier moteur)	A01H0003
2001-07-23	Intersection KELSEY (C.-B.)	Cessna 421	Perte d'espacement et risque de collision	A01P0171
		de Havilland DHC-7		
2001-07-26	25 nm au sud-ouest de Haines Junction (Yn)	Cessna A185F	Impact avec le terrain	A01W0186
2001-07-30	13 nm à l'ouest de Grande Cache (Alb.)	Aérospatiale AS 350BA	Perte de contrôle (rotation intempestive)	A01W0190
2001-08-03	Timmins (Ont.)	Cessna 182Q	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A01O0210
2001-08-04	Fort Lauderdale (Floride)	Boeing 737-200	Perte de puissance (premier moteur)	A01F0101
2001-08-09	Île de Baffin (Nt)	McDonnell Douglas 369D (500D)	Impact avec le terrain	A01Q0139
2001-08-13	42 km au nord-est de Juniper Station (N.-B.)	Bell 206B	Perte de contrôle et impact avec le terrain	A01A0100
2001-08-13	4 nm au nord-est du lac Mackenzie (C.-B.)	de Havilland DHC-2 Mk. I	Impact avec le terrain	A01P0194
2001-08-20	37 nm au sud-est de Valemount (C.-B.)	Helio H-295	Rupture structurale	A01P0203
2001-08-24	Invermere (C.-B.)	Pitts S2A-E	Perte de puissance	A01P0207
2001-09-02	Red Lake (Ont.)	Pilatus PC-12/45	Perte de puissance	A01C0217
2001-09-13	Piste de Swan Lake (Yn)	Beech UC45-J	Perte de contrôle au décollage	A01W0239
2001-09-27	2 nm au nord de l'aéroport international de Winnipeg (Man.)	Beech 95	Perte de contrôle et impact avec le terrain	A01C0230
2001-10-05	2 nm au sud de Fort Simpson (T.N.-O.)	McDonnell Douglas 369HS	Perte de contrôle (panne d'alimentation en carburant)	A01W0255
2001-10-08	23 nm au sud de Mont-Joli (Qc)	Piper PA-23	Impact avec le terrain	A01Q0165

ENQUÊTES ENTREPRISES EN 2001-2002 SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES (SUITE)

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de dossier
2001-10-08	Lac Mollet (Qc)	de Havilland DHC-2 Mk. I	Impact avec le terrain	A01Q0166
2001-10-11	1 nm au nord de Shamattawa (Man.)	Fairchild SA226-TC	Impact avec le terrain	A01C0236
2001-10-15	1 nm au sud de Fort Liard (T.N.-O.)	Piper PA-31-350	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A01W0261
2001-10-23	Aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ont.)	Tracteur 197 avec un Airbus A310	Intrusion sur une piste	A01O0299
		Boeing 767-200		
2001-10-24	Peace River (Alb.)	de Havilland DHC-8-100	A atterri à côté de la piste	A01H0004
2001-11-02	4 nm au nord-est d'Inuvik (T.N.-O.)	Cessna 208B	Perte de contrôle	A01W0269
2001-11-08	20 nm au nord-ouest de Cranbrook (C.-B.)	Aérospatiale AS 315G	Événement lié aux opérations	A01P0282
2001-12-03	Aéroport de Boundary Bay (C.-B.)	Cessna 152	A heurté un objet	A01P0296
2001-12-11	5 nm au nord du VOR de Victoria (C.-B.)	Piper PA-31-350	Événement lié aux Services ATC	A01P0305
		Cessna 208B		
2001-12-18	3 nm à l'est de l'aéroport de Yellowknife (T.N.-O.)	Eurocopter EC120B	Perte de puissance (premier moteur)	A01W0297
2001-12-31	25 nm au sud de Fort Good Hope (T.N.-O.)	Cessna 172N	Impact avec le terrain	A01W0304
2002-01-04	Aéroport international de Victoria (C.-B.)	Boeing 737-200	Événement lié à l'altitude	A02P0004
2002-01-08	Campbell River (C.-B.)	Shorts SD-3-60	Proximité d'aéronefs	A02P0007
		Beech 1900D		
2002-01-17	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	Airbus A330-300	Défaillance d'un composant ou d'un système	A02P0010
2002-01-20	Parti de Gaspé à destination de Québec (Qc)	Piper PA-28-160	Aéronef porté disparu	A02Q0005
2002-02-01	Abbotsford (C.-B.)	Boeing 737-200	Perte de puissance (premier moteur)	A02P0021
2002-02-14	10 nm à l'est-nord-est de Brookfield (N.-É.)	Cessna 172L	A heurté un objet	A02A0015
2002-03-04	Goose Bay (T.-N.)	Fairchild SA227-AC	Événement à l'atterrissage	A02A0030
2002-03-05	40 nm au nord de La Ronge (Sask.)	Hawker Siddeley HS-748-2A	Événement lié aux Services ATC	A02C0043
		Beech 1900D		
2002-03-27	Saint John (N.-B.)	Fokker F28 Mk 1000	Événement à l'atterrissage	A02A0038

RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES APPROUVÉS EN 2001-2002

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de rapport
1998-06-18	Aéroport international de Montréal / Mirabel (Qc)	Swearingen SA226-TC	Incendie en vol dans le logement de train	A98Q0087
1998-12-03	Iqaluit (Nt)	Hawker Siddeley HS-748-2A	Décollage interrompu et sortie en bout de piste	A98Q0192
1999-01-13	Île Mayne (C.-B.)	Douglas DC-3C	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A99P0006
1999-03-19	2 nm au nord-nord-est de Davis Inlet (T.-N.)	de Havilland DHC-6-300	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A99A0036
1999-04-13	Gaspé (Qc)	Cessna 335	Perte de contrôle	A99Q0062
1999-07-04	35 nm au nord-ouest de Kaslo (C.-B.)	Bell 214B	Perte de puissance (panne d'alimentation en carburant)	A99P0075
1999-08-01	St. John's (T.-N.)	Fokker F28 Mk 1000	Sortie en bout de piste	A99A0100
1999-08-12	Sept-Îles (Qc)	Beech 1900D	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A99Q0151
1999-08-20	Penticton (C.-B.)	Cessna 177RG Mooney M20C	Collision en vol	A99P0108
1999-09-24	St. John's (T.-N.)	Airbus A320-211	Atterrissage court	A99A0131
1999-11-20	Cloverdale (C.-B.)	ERCO Aircoupe 415C Cessna 152	Collision en vol	A99P0168
1999-12-24	Aéroport international de Calgary (Alb.)	Airbus A320-211	Incendie de réacteur	A99W0234
1999-12-28	Aéroport d'Abbotsford (C.-B.)	Cessna 208	Perte de contrôle	A99P0181
2000-01-20	Goldbridge (C.-B.)	Eurocopter Lama SA 315B	Perte de puissance	A00P0010
2000-03-17	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	Airbus A330-200	Perte d'un capot extérieur de la soufflante d'un réacteur	A00P0040
2000-03-22	Fox Harbour (N.-É.)	Israel Astra Spx	A heurté des arbres	A00A0051
2000-03-23	Aéroport d'Innisfail (Alb.)	Rotorway Exec 90	Perte de contrôle	A00W0072
2000-03-31	8 nm au nord de l'aéroport international de Victoria (C.-B.)	de Havilland DHC-6 Cessna 172	Proximité	A00P0047 d'aéronefs
2000-04-11	95 nm au nord de Sydney (N.-É.)	Airbus A340 Airbus A340	Perte d'espacement	A00H0002
2000-04-11	Maniwaki (Qc)	Cessna 172L	Mauvais assemblage du système de commande des ailerons	A00Q0043

**RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES APPROUVÉS
EN 2001-2002 (SUITE)**

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de rapport
2000-04-15	Lac Fox (Yn)	Cessna 172RG	A heurté le terrain lors d'un vol à vue par mauvaise visibilité	A00W0080
2000-04-27	Belœil (Qc)	Bell 206B-III	Dislocation en vol	A00Q0046
2000-05-06	Sydney (N.-É.)	Piper PA-28	Perte de contrôle et décrochage	A00A0071
2000-05-10	Île Cabot (T.-N.)	Bell 212	Impact avec la surface de l'eau	A00A0076
2000-05-11	Aéroport international d'Edmonton (Alb.)	Douglas DC-9	Décollage interrompu et sortie en bout de piste	A00W0097
2000-05-20	35 nm au sud-ouest de Resolute (Nt)	Bell 206L	Perte de contrôle et impact avec une surface gelée	A00C0099
2000-05-30	17 nm à l'est de Tofino (C.-B.)	Boeing 747-400	Perte d'espacement	A00P0090
		McDonnell Douglas MD-80		
2000-05-30	Calling Lake (Alb.)	Cessna 177B	Perte de contrôle et décrochage	A00W0109
2000-06-01	Helmut (C.-B.)	Bell 206B	A heurté une clôture	A00W0105
2000-06-01	3 nm au nord de Kamloops (C.-B.)	Stits Playmate SA-11A	Impact avec le terrain	A00P0094
2000-06-12	120 nm au nord-est de Kelowna (C.-B.)	Boeing 737-200	Dépressurisation de la cabine	A00P0101
2000-06-13	Lac McIvor (C.-B.)	Cessna 180E	Perte de contrôle	A00P0099
2000-06-13	0,5 nm à l'ouest de l'aéroport de Peterborough (Ont.)	Dassault-Breguet Falcon 20E	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A00O0111
2000-06-19	Lac Hotnarko (C.-B.)	de Havilland DHC-2	Perte de contrôle	A00P0103
2000-07-17	Harding (Man.)	Piper PA-25-150	Perte de contrôle et impact avec le terrain	A00C0162
2000-07-23	Aéroport international de Montréal / Dorval (Qc)	Boeing 747-200	Sortie en bout de piste	A00Q0094
2000-08-14	Lac Teslin (C.-B.)	Cessna 208	Perte de contrôle et impact avec un plan d'eau	A00W0177
2000-08-17	Lac Green (C.-B.)	Cessna 185F	Impact avec un plan d'eau	A00P0157
2000-08-26	Aéroport international de Montréal / Dorval (Qc)	Airbus A319-114	Sortie de piste	A00Q0114

**RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES APPROUVÉS
EN 2001-2002 (SUITE)**

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de rapport
2000-08-29	1 nm à l'ouest de l'aéroport international de Montréal / Dorval (Qc)	Airbus A319-114	Risque de collision	A00Q0116
		Cessna 152		
2000-09-06	45 nm à l'ouest de Lumsden (Sask.)	Boeing 747	Perte d'espace	A00C0211
		Airbus A319		
2000-09-13	Aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ont.)	Airbus A320-232	Perte du carter de soufflante d'un réacteur	A00O0199
2000-09-13	Kingston (Ont.)	Cessna 150G	Problèmes de maîtrise	A00O0210
2000-09-14	Héliport du port de Vancouver (C.-B.)	Sikorsky S-61N/SP	Anomalie liée à la roue libre	A00P0182
2000-09-15	Ottawa (Ont.)	Boeing 727-200A	Sortie en bout de piste	A00H0004
2000-09-22	18 nm au nord-ouest de Clearwater (C.-B.)	de Havilland DHC-2T	Impact avec le terrain	A00P0184
2000-09-27	La Grande 4 (Qc)	Convair Liner 340 (580)	Sortie de piste	A00Q0133
2000-09-28	80 nm au nord-ouest de Smithers (C.-B.)	Cessna 185F	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A00P0194
2000-10-02	3 nm au nord-nord-est de Golden (C.-B.)	Cessna 310R	Perte de contrôle	A00P0195
2000-10-02	90 nm à l'est de Fort Nelson (C.-B.)	Eurocopter AS 350BA	Perte de puissance (problème mécanique)	A00W0215
2000-10-03	Ottawa (Ont.)	Diamond DA 20-A1	Panne moteur et atterrissage forcé	A00O0214
2000-10-08	Vancouver (C.-B.)	de Havilland DHC-8	Situation dangereuse liée à une irrégularité des Services ATC	A00P0199
2000-10-08	Port Radium (T.N.-O.)	Short Brothers SC-7	Impact avec le terrain	A00W0217
2000-10-12	Piste de Rendell Creek (C.-B.)	Piper PA-24-250	Impact avec le terrain au décollage	A00P0197
2000-10-25	Aéroport international de Vancouver (C.-B.)	de Havilland DHC-8-100	Intrusion sur une piste	A00P0206
		de Havilland DHC-8-200		
2000-10-31	5 nm au nord-ouest du mont Modeste (C.-B.)	McDonnell Douglas MD 369D	Rupture d'une pale du rotor principal	A00P0208

**RAPPORTS D'ENQUÊTE SUR DES ÉVÉNEMENTS AÉRONAUTIQUES APPROUVÉS
EN 2001-2002 (SUITE)**

Date	Endroit	Type d'aéronef	Événement	N° de rapport
2000-11-06	2 nm au sud de l'aéroport international de Winnipeg (Man.)	Piper PA-31-350	Impact avec le terrain	A00C0260
2000-11-13	Fredericton (N.-B.)	Boeing 737-217	Panne moteur	A00A0176
2000-12-02	30 nm au nord-ouest de Vancouver (C.-B.)	Learjet 35A	Défaillance de la commande d'aileron	A00P0225
2000-12-04	Aéroport d'Ottawa / Gatineau (Qc)	Beechcraft King Air A100	Atterrissage train rentré	A00H0007
2000-12-18	Aéroport de Windsor (Ont.)	Antonov 124-100	Sortie en bout de piste (incident)	A00O0279
2000-12-31	Mont Okanagan (C.-B.)	Piper Aerostar 602P	Impact sans perte de contrôle (CFIT) en approche	A00P0244
2000-12-31	45 nm à l'ouest de Fox Creek (Alb.)	Hughes 500D	A heurté des arbres	A00W0267
2001-01-13	Mascouche (Qc)	Piper PA-28-140	Perte de contrôle au décollage	A01Q0009
2001-01-20	6 nm au sud de Victoria (C.-B.)	Cessna 172M	Perte de contrôle	A01P0010
2001-01-24	Installations de dégivrage de l'aéroport international de Toronto / Lester B. Pearson (Ont.)	Boeing 747-430	Collision	A01O0021
		Camion de dégivrage		
2001-03-05	23 nm au sud-est de Sydney (N.-É.)	Boeing 767-400	Perte d'espacement	A01H0002
		Boeing 767-300		
2001-03-15	Aéroport international de Victoria (C.-B.)	Schweizer 269B	Perte de contrôle (découplage du système d'entraînement du rotor de queue)	A01P0047
2001-03-15	Vancouver (C.-B.)	de Havilland DHC-8 Airbus A319	Perte d'espacement	A01P0054
2001-03-30	Teslin (Yn)	Cessna 210F	Impact sans perte de contrôle (CFIT)	A01W0073
2001-05-25	Russell (Man.)	Piper PA-28-140	Perte de puissance; a heurté des arbres	A01C0097
2001-06-15	5 nm à l'ouest d'Empress (Alb.)	Boeing 737-200	Perte d'espacement	A01W0144
		Boeing 737-200		
2001-06-17	1,4 nm à l'ouest-nord-ouest de l'aéroport municipal de Toronto / Buttonville (Ont.)	Cessna 172N	Panne moteur au décollage	A01O0157

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
A99A0036 Impact sans perte de contrôle (CFIT) de Havilland DHC-6-300 Twin Otter C-FWLQ de Provincial Airlines Ltd. 2 nm au nord-nord-est de Davis Inlet (T.-N.) 19 mars 1999	A01-01 Le ministère des Transports entreprenne une révision de sa méthodologie, de ses ressources et de ses pratiques relatives à la surveillance de la sécurité, surtout quand il s'agit de petites compagnies aériennes ou de compagnies aériennes qui exploitent des appareils dans des régions éloignées afin de s'assurer que les exploitants et les membres d'équipage respectent en tout temps les règlements de sécurité.	Transports Canada révisé la réglementation et les méthodes actuelles en vue d'y apporter les changements les plus profitables pour la sécurité aérienne.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada a complété un examen détaillé de son programme de contrôle de la sécurité de l'aviation en juillet 2001. Transports Canada est en train de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité au sein des organismes du secteur de l'aviation et a alloué de nouvelles ressources en personnel pour améliorer la supervision de la sécurité.
A98H0003 Fumée dans le poste de pilotage MD-11 HB-IWF de Swissair Peggy's Cove (N.-É.) 2 septembre 1998	A01-02 En ce qui concerne la partie pressurisée d'un aéronef, les normes d'inflammabilité des matériaux servant à la fabrication de tout produit aéronautique soient révisées, en se fondant sur des scénarios d'inflammation réalistes, de manière à empêcher l'utilisation de tout matériau qui alimente ou propage un incendie.	Transports Canada, de concert avec la Federal Aviation Administration (FAA), proposera des normes d'inflammabilité des matériaux en vue de la certification. Transports Canada examinera les normes réglementaires canadiennes de concert avec d'autres organismes de navigabilité.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada, de concert avec la FAA, poursuit ses activités de recherche visant à élaborer des normes d'essai d'inflammabilité améliorées pour les matériaux sous l'égide du groupe international sur les essais d'inflammabilité à bord des aéronefs (International Aircraft Fire Test Working Group) organisé par Transports Canada et la FAA.

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
A98H0003 (suite)	A01-03 Un régime d'essais en vue de la certification visant à évaluer les caractéristiques de défaillance des fils électriques dans des conditions d'exploitation réalistes et par rapport à des critères de rendement établis soit rendu obligatoire afin de réduire les risques d'inflammation.	Transports Canada a indiqué qu'il accordait un appui limité à cette recommandation. Transports Canada est d'accord avec le fait que l'évaluation du câblage d'un aéronef devrait être fondé sur des conditions d'exploitation réalistes. Transports Canada prévoit travailler avec la FAA dans le cadre d'un projet visant à revoir et à améliorer les normes de rendement du câblage ainsi que les exigences d'essai.	Dénote une intention satisfaisante	La FAA a créé un groupe de travail sur l'harmonisation du câblage (Wire Systems Harmonization Working Group) chargé de revoir les normes de rendement du câblage ainsi que les exigences d'essai. De plus, le comité consultatif sur la réglementation des systèmes de transport vieillissants (Aging Transport Systems Rulemaking Advisory Committee) de la FAA se penchera sur la question de la certification du câblage.
	A01-04 Comme condition préalable à la certification, tous les systèmes de bord situés dans la partie pressurisée d'un aéronef, y compris leurs sous-systèmes, leurs composants et leurs branchements, soient évalués afin de s'assurer que les systèmes susceptibles d'attiser un incendie en cours s'ils subissent une défaillance sont conçus de façon à réduire le risque de défaillance par suite d'un incendie.	Transports Canada a indiqué que, de concert avec la FAA et les Joint Aviation Authorities (JAA), il s'engageait à faire le nécessaire pour atteindre les objectifs de la recommandation. Transports Canada n'a cependant pas indiqué clairement ce qu'il comptait faire pour régler le problème de sécurité.	Dénote une intention satisfaisante	Transports Canada travaillera avec la FAA et les JAA pour dresser un plan d'action convenable.

RECOMMANDATIONS APPROUVÉES EN 2001-2002 DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION (SUITE)

Dossier	Recommandation	Sommaire de la réponse	Évaluation du Bureau	Mesures de sécurité prises
A99P0075 Perte de puissance (Panne d'alimentation en carburant) Bell 214B (hélicoptère) C-GEWT de East West Helicopters Ltd. 35 nm au nord-ouest de Kaslo (C.-B.) 4 juillet 1999	A01-05 Les manuels de vol des Bell 214B et des Bell 205 soient modifiés de manière à fournir des renseignements sur l'inexactitude des indications de quantité de carburant, en vue de permettre aux pilotes de prendre des décisions éclairées en cas de perte de pression de la pompe d'appoint de carburant.	Transports Canada a demandé à la FAA, l'organisme de réglementation responsable des normes de conception relatives aux hélicoptères Bell 214 et Bell 205, d'examiner la conception du circuit carburant de ces appareils et de modifier les manuels de vol et les procédures en cas d'urgence de ces appareils. Transports Canada compte émettre un avis aux exploitants de Bell 214 et de Bell 205 au Canada.	Dénote une intention satisfaisante	
A99Q0151 Impact sans perte de contrôle (CFIT) Raytheon Beech 1900D C-FLIH de Régionnair inc. Sept-Îles (Qc) 12 août 1999	A02-01 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.	Transports Canada devrait faire connaître sa réponse au cours du prochain exercice financier.		
	A02-02 Le ministère des Transports prenne immédiatement des mesures pour mettre en œuvre des règlements interdisant aux pilotes de faire des approches quand la hauteur du plafond ne permet pas une approche et un atterrissage en toute sécurité.	Transports Canada devrait faire connaître sa réponse au cours du prochain exercice financier.		

RÉPONSES AUX RECOMMANDATIONS DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

A01-01

- Transports Canada révisé continuellement la méthodologie, les ressources et les pratiques de son programme de contrôle de la sécurité.
- Le *Règlement de l'aviation canadien* a remplacé les *Ordonnances sur la navigation aérienne* en octobre 1996.
- Le Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien (SATOPS) a produit son rapport final en mai 1998.
- En décembre 1999, Transports Canada a publié le document *Vol 2005 : Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada*; ce document définit six orientations qui représentent les principaux changements que Transports Canada doit adopter pour maintenir et améliorer la sécurité aérienne en fonction de la croissance de l'industrie.
- En 1999, Transports Canada a confié à une société d'experts-conseils le mandat d'effectuer un examen exhaustif du programme de contrôle de la sécurité de l'aviation civile pour les opérations commerciales. L'examen a été achevé en juillet 2001.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

A01-02

- Transports Canada reconnaît la nécessité de revoir les normes d'inflammabilité utilisées dans la construction des produits aéronautiques installés dans la partie pressurisée d'un aéronef.
- Transports Canada collabore avec la Federal Aviation Administration (FAA) et les Joint Aviation Authorities (JAA) dans le but d'adopter une approche harmonisée.
- La FAA a avisé Transports Canada qu'elle est d'accord avec cette recommandation.
- La FAA élabore de nouvelles exigences d'essai pour ramener les niveaux d'inflammabilité à ceux proposés pour l'isolant acoustique.
- À mesure qu'elles seront disponibles, les normes de certification seront intégrées aux normes réglementaires canadiennes.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

A01-03

- Transports Canada est d'accord que l'évaluation du câblage d'un aéronef devrait être fondée sur des conditions d'exploitation réalistes.
- La FAA a indiqué à Transports Canada qu'elle est d'accord avec cette recommandation.
- La FAA a lancé un projet visant à revoir les normes de rendement du câblage ainsi que les exigences d'essai.
- La FAA évalue la nécessité d'installer des disjoncteurs en cas d'amorçage d'arc pour réduire les risques d'incendie.
- Transports Canada participe au comité consultatif sur la réglementation des systèmes de transport vieillissants (Aging Transport Systems Rulemaking Advisory Committee) de la FAA sur les normes relatives au câblage. Le comité a déterminé que la certification du câblage est une question sur laquelle il faut se pencher.
- Transports Canada continuera de collaborer à ces activités de recherche et apportera les modifications qui s'imposent aux exigences et aux normes d'essai de certification.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

A01-04

- Transports Canada est d'accord que tout système se trouvant dans la partie pressurisée d'un aéronef devrait être évalué avant d'être certifié pour assurer que ce système ne contribue pas à la propagation d'un incendie en vol.
- Les *Federal Aviation Regulations* des États-Unis exigent qu'une analyse de la sécurité des systèmes soit effectuée dans le cadre du processus de certification pour assurer que les défaillances d'équipement ne compromettent pas la sécurité de l'aéronef.
- Les organismes de navigabilité aérienne dirigent des projets d'envergure de concert avec l'industrie pour élaborer des normes d'inflammabilité améliorées pour les matériaux d'aéronef.
- Transports Canada collabore avec la FAA pour clarifier toute modification additionnelle à la norme de certification actuelle, à l'aide d'une méthodologie de sûreté intégrée.
- Transports Canada harmonisera tout changement requis avec les autres organismes de navigabilité aérienne au besoin.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

A01-05

- Transports Canada reconnaît la nécessité de modifier le manuel de vol des hélicoptères Bell 214B et Bell 205 concernant l'inexactitude des indicateurs de quantité de carburant.
- Transports Canada a fait parvenir une lettre à la FAA demandant au responsable de la certification de revoir la conception du circuit carburant de l'hélicoptère et de réviser le manuel de vol et les procédures en cas d'urgence, au besoin.
- Transports Canada compte émettre un avis aux exploitants canadiens de ce type d'hélicoptère.
- Transports Canada surveillera les mesures prises par la FAA et prendra des mesures correctives au besoin pour les exploitants canadiens.
- Évaluation du Bureau : *Dénote une intention satisfaisante.*

AUTRES MESURES DE SÉCURITÉ DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

- Un avionneur a pris des mesures visant à réduire les risques de défaillance de la commande d'aileron. Les procédures du manuel de maintenance révisé comprennent des critères d'inspection pour les joints d'étanchéité usés ou endommagés ainsi que des instructions de lubrification plus complètes. Un article soulignant l'importance de l'entretien du joint à brosse toroïdale paraîtra dans un journal.
- Transports Canada a publié l'Alerte aux difficultés en service AL-2000-06 après qu'un certain nombre de capots de soufflante se sont détachés sur des avions de transport. L'alerte visait tous les exploitants de gros porteurs au Canada.
- Une compagnie aérienne a ordonné à sa division de l'exploitation des vols de produire une liste d'aéroports faisant l'objet de restrictions, où le mauvais temps et/ou l'expérience des équipages de conduite pourraient présenter des facteurs de risque inacceptables. Cette compagnie a en outre précisé à ses équipages de conduite que des manœuvres croisées dans le poste de pilotage sont inacceptables en zone terminale d'aéroport lorsque les conditions météorologiques sont inférieures aux minimums des règles de vol à vue.
- Un motoriste a publié deux bulletins de service pour mettre à jour son manuel de réparation conformément à l'instruction technique diffusée à tous les ateliers de réparation sur le terrain à ce sujet. L'instruction technique stipule que les accouplements en service doivent être remplacés par de nouveaux accouplements, aux ateliers de révision ou de réparation, et qu'il faut s'assurer que les accouplements de rechange, s'ils n'ont pas reçu un numéro de série à l'usine, sont gravés du numéro de série de la boîte de réduction au moment de l'installation et que les numéros sont inscrits sur les fiches d'entretien des boîtes de réduction.

- Nav Canada a pris des mesures visant à réduire les risques de conflit entre les aéronefs se déplaçant en sens inverse près du VOR (radiophare omnidirectionnel VHF) Empress. Une nouvelle intersection (SHAWI), au nord du VOR Empress, fera partie de l'acheminement des aéronefs en direction ouest à destination de Calgary (Alberta). La voie aérienne Jet 504 servira principalement au trafic en direction est.
- Transports Canada a communiqué avec le gestionnaire du Programme des pièces non approuvées de la FAA des États-Unis pour lui faire part de ses préoccupations et de celles du BST concernant une vis de régulateur de carburant défectueuse. Le fabricant de la pièce a fourni des instructions pour inspecter et remplacer les vis non conformes. L'inspection comprend l'inventaire des vis et des régulateurs de carburant sur les aéronefs et dans les ateliers de réparation, y compris les pièces de rechange.
- La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a rétabli des postes d'officiers de sécurité aérienne et d'officiers d'instruction et elle est en train de les doter. La GRC est aussi en train d'élaborer des procédures d'exploitation normalisées succinctes et à jour pour les opérations qui ne relèvent pas de l'article 604 du *Règlement de l'aviation canadien*.
- Après une panne moteur sur un avion d'entraînement, un exploitant a remplacé trois moteurs par mesure de précaution contre toute défektivité ultérieure; il utilise maintenant l'essence automobile (mogas) recommandée dans les moteurs appropriés, il vérifie l'équilibrage des hélices toutes les 200 heures et il analyse des échantillons d'huile de façon plus régulière. Le fabricant de l'hélice a aussi recommandé que les hélices soient entretenues par un atelier d'entretien autorisé pour prévenir les problèmes d'hélice déséquilibrée.
- Transports Canada a communiqué à la FAA le contenu de deux avis du BST relatifs aux bouchons de vidange de l'avion PA-31-350 Chieftain.
- Après la sortie en bout de piste d'un gros avion, une firme spécialisée a éliminé le caoutchouc de la piste en question, rétablissant par le fait même le coefficient de friction à une valeur supérieure à la norme requise.
- Transports Canada donne périodiquement des séminaires sur la sécurité pour les pilotes. Le danger que présentent les lignes de transport d'électricité figure maintenant en permanence à l'ordre du jour de ces séminaires.
- Les exploitants qui ont eu à composer avec l'interception d'un faux signal de radioalignement de système d'atterrissage aux instruments (ILS) ont fourni des exemplaires à tous leurs pilotes de l'Avis aux navigants qui a été élaboré à ce sujet.
- Nav Canada a modifié le type de raccords électriques utilisés sur le tableau de branchement de l'ILS pour améliorer le contact électrique aux raccords. Nav Canada envisage des mesures complémentaires pour éviter tout raccordement croisé.
- Nav Canada a publié le bulletin des opérations 2001-056 au centre de contrôle régional (ACC) de Gander. Le bulletin modifie les procédures de coordination entre les ACC de Moncton et de Gander pour assurer une coordination préalable conformément au paragraphe 432.2 du *Manuel d'exploitation du Contrôle de la circulation aérienne* (MANOPS) pour les aéronefs évoluant à des altitudes non appropriées à la direction du vol. Le bulletin a aussi réitéré la nécessité d'inscrire 'WW' ainsi que le motif (les deux en rouge) dans la case d'altitude pour toutes les altitudes attribuées qui ne sont pas appropriées à la direction du vol.

- Nav Canada a publié le bulletin des opérations 2001-130 demandant aux contrôleurs de l'ACC de Gander d'entourer sur l'écran de visualisation du système de traitement des données radar (RsiT) tout aéronef pénétrant dans l'espace aérien de Gander à une altitude inappropriée à la direction du vol.
- Nav Canada a donné des directives aux contrôleurs de l'ACC de Gander pour qu'ils utilisent les listes de vérifications de transfert de contrôle lors des exposés pour le transfert de contrôle. Nav Canada a aussi indiqué qu'une formation périodique annuelle et un processus d'évaluation officiel étaient en place pour surveiller constamment l'utilisation des listes de vérifications lors des transferts aux postes de contrôle.
- À l'ACC de Gander, les contrôleurs doivent maintenant exécuter la liste de vérifications pour l'exposé lorsqu'ils prennent la responsabilité d'un secteur.
- Nav Canada a modifié les procédures de rédaction des fiches de progression de vol dans les tours de contrôle à l'automne 2000. Ces procédures demandent maintenant aux contrôleurs de mettre en relief le numéro de la piste attribuée pour le décollage sur les fiches de progression de vol chaque fois que la piste diffère de celles qui sont normalement attribuées dans le cadre des procédures établies.
- La formation de recyclage périodique offerte par Nav Canada au personnel des tours de contrôle au printemps 2001 a porté sur le travail d'équipe, les communications et la nécessité de respecter les procédures d'exploitation normalisées.
- Les capacités de liaison de données pour les communications contrôleur-pilote pour les aéronefs équipés du FANS-1/A ont été développées et ont fait l'objet d'une démonstration dans les installations de Nav Canada. À l'heure actuelle, la mise en œuvre de cette liaison n'est que partielle. Une fois ces capacités complètement mises en œuvre, les rapports de position des pilotes devraient pouvoir être reçus en temps plus opportun sans que la charge de travail (liée aux communications) des contrôleurs en souffre.
- Transports Canada est en train de modifier les procédures administratives pour assurer la surveillance et le suivi des évaluations médicales des pilotes afin d'améliorer l'efficacité des procédures.

ANNEXE A–DÉFINITIONS

Accident	Événement de transport (maritime, de pipeline, de chemin de fer ou d’aviation) qui occasionne des blessures graves ou cause la mort d’une personne ou des dommages aux biens matériels ou à l’environnement (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails).
Avis de sécurité	Moyen moins officiel qu’une recommandation que le BST utilise pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou à un responsable non gouvernemental.
Événement	Accident ou incident de transport.
Incident	Événement de transport (maritime, de pipeline, de chemin de fer ou d’aviation) qui cause des blessures légères à une personne ou des dommages légers à un véhicule ou à de l’équipement; situation qui aurait pu causer un accident (voir le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i> pour plus de détails).
Lettre d’information sur la sécurité	Lettre contenant de l’information liée à la sécurité, souvent concernant des dangers locaux, que le BST envoie aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants des entreprises.
Recommandation	Moyen officiel que le BST utilise pour attirer l’attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande une réponse de la part d’un ministre.