



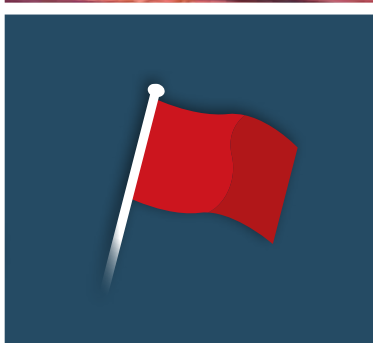
Bureau de la sécurité
des transports
du Canada

Transportation
Safety Board
of Canada

PRINCIPAUX ENJEUX DE SÉCURITÉ

dans le système de transport canadien

2018



LISTE DE
SURVEILLANCE



Canada

CE QU'EST LA LISTE DE SURVEILLANCE 2018

Même si le système de transport canadien est considéré comme l'un des plus sécuritaires au monde, il n'est pas exempt pour autant de risques ou de lacunes en matière de sécurité. Les accidents continuent de se produire, et les enquêtes du BST ne cessent de relever de graves facteurs sous-jacents qui sont souvent les mêmes.

La liste de surveillance 2018 contient sept enjeux de sécurité auxquels il faut remédier pour rendre le système de transport canadien encore plus sécuritaire. Deux d'entre eux sont propres au secteur aérien; un troisième concerne le secteur maritime et un quatrième, au secteur ferroviaire. Les autres enjeux touchent les trois modes de transport.

Ces enjeux ne sont pas simples à résoudre. La solution requiert la collaboration de tous les intéressés – employés, institutions et, dans certains cas, plusieurs paliers gouvernementaux. Par exemple, les exploitants devront consulter les représentants syndicaux pour modifier les pratiques de travail et y intégrer la technologie. Les législateurs et les organismes centraux devront trouver les moyens d'accélérer le processus des modifications réglementaires.

En ce qui concerne le BST, nous veillerons à ce que tous les intéressés entendent nos appels à l'action et y répondent. Les enjeux demeureront sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que les mesures nécessaires soient prises. Nous en surveillerons les progrès et nous responsabiliserons les agents de changement en rendant compte de leurs promesses et de leurs réalisations. Même les enjeux les plus complexes ont une solution, et lorsqu'il s'agit de la sécurité de la population et de l'intégrité de l'infrastructure et de l'environnement, le Canada se doit d'être parmi les chefs de file.



Pour de plus amples renseignements sur chaque
enjeu de la Liste de surveillance, consultez

bst.gc.ca/surveillance



Gestion de la fatigue

Dans l'industrie du transport, les équipages font souvent face à de longues heures de travail et des horaires irréguliers, parfois sur plusieurs fuseaux horaires ou dans des conditions difficiles, qui ne sont pas toujours propices à un sommeil réparateur. La fatigue pose un risque pour la sécurité dans le transport ferroviaire de marchandises, le secteur maritime et l'aviation vu l'incidence défavorable qu'elle peut avoir sur plusieurs aspects de la performance humaine.

Mesures à prendre



SECTEUR FERROVIAIRE

- Transports Canada doit élaborer un cadre stratégique pour la gestion de la fatigue, fondé sur son examen des systèmes de gestion de la fatigue, sur les principes de la science de la fatigue et sur les meilleures pratiques.
- Transports Canada doit travailler avec l'industrie, les représentants des employés et les spécialistes de la science de la fatigue en vue d'établir une approche globale pour la gestion de la fatigue.
- Transports Canada doit terminer sa révision des *Règles relatives au temps de travail et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire* (2011), suivant les principes de la science de la fatigue.



NOUVEAU

SECTEUR MARITIME

- Transports Canada doit exiger que les officiers de quart dont les périodes de travail et de repos sont régies par le *Règlement sur le personnel maritime* reçoivent un cours pratique sur la fatigue et une formation de sensibilisation pour les aider à reconnaître et à atténuer les risques de fatigue.
- Les propriétaires de navires sont tenus de mettre en œuvre des programmes de gestion de la fatigue, y compris une formation sur les effets néfastes de la fatigue et un soutien aux marins pour le signalement, la gestion et l'atténuation des signes de fatigue.
- Transports Canada doit revoir les dispositions du *Règlement sur le personnel maritime* concernant le temps de travail et de repos à bord des navires exploités au pays à la lumière des données actuelles de la science de la fatigue et, à tout le moins, en assurer la conformité avec la *Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille*.



NOUVEAU

SECTEUR AÉRIEN

- Transports Canada doit publier des règles révisées sur les limites au temps de vol et au temps de service de vol.
- Au besoin, les exploitants aériens canadiens doivent mettre en œuvre des systèmes de gestion des risques liés à la fatigue visant à atténuer les risques propres à leurs activités.

Gestion de la sécurité et surveillance

Certains transporteurs ne gèrent pas efficacement leurs risques en matière de sécurité, et de nombreuses compagnies ne sont toujours pas tenues de mettre en œuvre des processus formels pour la gestion de la sécurité. La surveillance et les interventions de Transports Canada ne permettent pas toujours d'amener les compagnies à changer leurs pratiques d'exploitation non sécuritaires.

Mesures à prendre

- Transports Canada doit mettre en œuvre des règlements obligeant tous les exploitants commerciaux des secteurs aérien et maritime à adopter des processus formels pour la gestion de la sécurité, et doit en superviser l'application de façon efficace.
- Les transporteurs qui ont un système de gestion de la sécurité doivent démontrer à Transports Canada qu'il fonctionne bien et donc permet de déceler les risques et de mettre en œuvre des mesures efficaces pour les atténuer.
- Transports Canada doit exercer ses responsabilités lorsque des exploitants ne peuvent pas assurer une gestion efficace de la sécurité de façon à ce qu'ils corrigent les pratiques d'exploitation non sécuritaires.

Lenteur de la réaction aux recommandations du BST

Les mesures prises pour corriger les lacunes de sécurité de longue date et à risque élevé dans les modes de transport aérien, maritime et ferroviaire sont insuffisantes et trop lentes.

Mesures à prendre

- Transports Canada doit prendre les mesures nécessaires pour réduire le nombre de recommandations actives qui remontent à plus de 10 ans et ce, pour que toutes les recommandations permettant au Canada d'être au diapason des normes internationales soient adoptées, et qu'il y ait une importante réduction du nombre de recommandations en suspens avec lesquelles l'organisme de réglementation a signifié son accord.
- Les agents de changement visés par les 28 recommandations en veilleuse doivent démontrer au BST que le risque résiduel a été réduit à un niveau acceptable de sorte que le Bureau puisse clore ces recommandations.
- Le gouvernement du Canada doit examiner et améliorer les processus interministériels afin d'accélérer la mise en œuvre des recommandations sur la sécurité du transport aérien, maritime et ferroviaire.



Risque de collisions dues aux incursions sur piste

Les incursions sur piste engendrent un risque continu de collisions entre les aéronefs ou avec d'autres véhicules aux aéroports canadiens.

Mesures à prendre

- Transports Canada et tous les secteurs de l'aviation doivent poursuivre leur collaboration en vue d'élaborer des solutions sur mesure pour remédier aux dangers relevés aux aéroports canadiens. Ces solutions pourraient viser à améliorer les procédures de contrôle aérien, les systèmes de surveillance et d'avertissement, la conception des pistes et des voies de circulation, les aides visuelles relatives aux positions d'attente ainsi que les procédures et la formation à l'intention des équipages de conduite.
- Des solutions techniques modernes devraient aussi être adoptées, comme des aides électroniques à la conscience situationnelle dans le poste de pilotage, et des avertissements directs aux pilotes, comme des feux indicateurs de l'état des pistes.
- Ces mesures doivent mener à une baisse soutenue de la fréquence des incursions sur piste et notamment des cas les plus graves.

Sorties en bout de piste

Malgré les millions de mouvements sans incident qui ont lieu chaque année sur les pistes d'aéroports, des sorties en bout de piste se produisent parfois durant les atterrissages ou les décollages interrompus. Les conséquences peuvent être particulièrement néfastes en l'absence d'une aire de sécurité adéquate à l'extrémité de la piste ou d'un dispositif d'arrêt approprié.

Mesures à prendre

- Les exploitants d'aéroports ayant des pistes d'une longueur de plus de 1800 mètres doivent mener une évaluation des risques propres à chaque piste et prendre les mesures nécessaires pour atténuer les risques que les sorties en bout de piste comportent pour les individus, les biens et l'environnement.
- Transports Canada doit au minimum adopter la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale concernant les aires de sécurité à l'extrémité des pistes, ou un moyen d'immobiliser les aéronefs qui offre un niveau de sécurité équivalent.



Sécurité de la pêche commerciale

Chaque année, les lacunes de sécurité à bord de bateaux de pêche continuent de mettre en péril la vie de milliers de pêcheurs canadiens ainsi que les moyens de subsistance de leur famille et de leur communauté. Diverses initiatives ont favorisé le développement d'une culture de sécurité au sein de l'industrie, mais les progrès jusqu'ici ont été lents, sporadiques et localisés.

Mesures à prendre

- Les autorités fédérales et provinciales doivent coordonner la surveillance réglementaire des pêcheries commerciales de façon à combler toutes lacunes existantes.
- Transports Canada doit publier et promouvoir des lignes directrices conviviales sur la stabilité des bateaux de pêche afin de réduire les pratiques non sécuritaires.
- Les pêcheurs doivent connaître et suivre les nouvelles lignes directrices sur la stabilité des bateaux de pêche ainsi que le *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche* de 2017 dans la mesure où les enquêtes du BST et les consultations auprès de groupes témoins décèlent un changement dans les méthodes de travail.
- Grâce au leadership provenant de l'industrie et des militants pour la sécurité de la pêche, les pêcheurs doivent manifester un changement de comportement net et généralisé – notamment lors des enquêtes du BST – en ce qui concerne leur utilisation des vestes de flottaison, des vêtements de survie, des dispositifs de signalisation d'urgence et des méthodes de travail sécuritaires.



Respect des indications des signaux ferroviaires

Les équipes de train ne sont pas toujours en mesure de reconnaître ou de respecter les signaux ferroviaires. Cela pose un risque de collisions et de déraillements de trains, qui peuvent avoir des conséquences catastrophiques.

Mesure à prendre

- Transports Canada doit exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles mettent en place des moyens de défense physiques supplémentaires pour veiller à ce que les signaux ferroviaires gouvernant la vitesse et les limites de fonctionnement des trains soient reconnus et respectés de façon uniforme.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada est un organisme indépendant qui améliore la sécurité des transports en menant des enquêtes sur les événements de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline, et en communiquant les résultats aux Canadiens et aux Canadiennes.

Pour plus d'information, consultez notre site à l'adresse bst.gc.ca, téléphonez-nous au 819-994-8053, ou écrivez à communications@bst-tsb.gc.ca.



@BSTCanada



/BSTCanada



/BSTCanada