



# Lenteur de la réaction aux recommandations du BST

Transports Canada prend trop de temps pour réagir aux recommandations du BST.

## Importance de l'enjeu

Depuis sa création en 1990, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formulé 580 recommandations dans le but de remédier à des lacunes de sécurité systémiques à haut risque dans les secteurs aérien, maritime, ferroviaire et pipelinier. La plupart de ces recommandations étaient adressées à Transports Canada.

Les recommandations du BST ne sont pas contraignantes, mais le ministre pertinent est néanmoins légalement tenu de répondre au BST à propos des mesures qui seront prises, le cas échéant, pour remédier à la lacune de sécurité sous-jacente. En de nombreuses occasions, Transports Canada a répondu de manière positive aux recommandations et s'est déclaré d'accord avec la lacune de sécurité repérée par le BST, mais n'a pas pris des mesures en temps opportun pour y remédier.

Il a trop souvent fallu des années à Transports Canada pour mettre en œuvre ses mesures prévues en réponse aux recommandations du BST. Par exemple :

- En 1995, le BST a recommandé à Transports Canada d'exiger que les aéronefs commerciaux de certaines catégories soient équipés d'un dispositif

avertisseur de proximité du sol<sup>1</sup>. La réglementation à cet effet est finalement entrée en vigueur en 2012, soit 17 ans plus tard.

- En 2001, le BST a recommandé à Transports Canada d'accélérer la promulgation du nouveau règlement sur les passages à niveau<sup>2</sup> — point sur lequel Transports Canada travaillait déjà depuis plus de 10 ans. Le nouveau *Règlement sur les passages à niveau* est finalement entré en vigueur en 2014, soit 13 ans plus tard.

Dans l'intervalle, le BST a, dans les deux cas, enquêté sur des accidents qui ont révélé des facteurs de risque sous-jacents auxquels les nouveaux règlements finiraient par remédier — mais qui auraient pu être atténués s'ils étaient entrés en vigueur plus tôt<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Recommandation du BST A95-10

<sup>2</sup> Recommandation du BST R01-05

<sup>3</sup> Rapports d'enquêtes du BST : R07D0111, R08T0158, R11T0175, A09Q0203, A10A0056, A11H0001 et A11H0002



Actuellement, 52 recommandations adressées à Transports Canada sont actives depuis plus de 10, voire 20 ans, et ne sont pas encore complètement réglées. Par exemple :

- Depuis les années 1990, le BST a formulé de nombreuses recommandations<sup>4</sup> pour améliorer la formation et l'évaluation des pilotes en prise de décision et en gestion des ressources de l'équipage, mais Transports Canada n'a pas encore publié de normes mises à jour. Pendant ce temps, des enquêtes du BST continuent de constater la persistance des lacunes de sécurité initialement à la source de ces recommandations<sup>5</sup>.
- Il y a eu et il y a encore des reports de publication répétés des modifications proposées au *Règlement sur la sécurité des bâtiments de pêche*. Entre-temps, le nombre annuel moyen des décès est resté constant malgré la réduction de celui des pêcheurs enregistrés et des bateaux de pêche en activité.

**Tableau 1. Recommandations du BST actives depuis 10 ans ou plus (par mode)**

Mode	10 à 14 ans	15 à 19 ans	Plus de 20 ans	Total
Air	3	4	32	39
Rail	1	1	1	3
Marine	3	1	6	10
Total	7	6	39	52

Diverses raisons ralentissent la mise en œuvre des changements qui satisferaient aux recommandations du BST, y compris celles qui suivent :

- Transports Canada a connu, d'année en année, d'importants dérapages dans les reports d'exécution des études et de la publication des règlements proposés<sup>6</sup>.

- Dans certains cas, Transports Canada a indiqué avoir prévu un plan d'action donné, puis a changé d'approche, retardant encore plus la mise en œuvre<sup>7</sup>.
- L'approche de Transports Canada en matière de consultation sur les mesures réglementaires proposées se traduit souvent par des reports prolongés en raison d'un manque de consensus au sein du secteur. Cela a parfois conduit Transports Canada à promouvoir l'adoption volontaire plutôt qu'obligatoire de certaines technologies ou procédures de sécurité<sup>8</sup>, créant ainsi, dans une industrie du transport hautement concurrentielle, des normes de sécurité inégales pouvant ne pas être évidentes aux yeux de ses clients qui, sans le savoir, en supportent les risques associés.
- Dans d'autres cas, Transports Canada a justifié la lenteur de la prise de mesures par des questions juridiques<sup>9</sup> ou par la nécessité d'harmoniser les normes canadiennes et internationales<sup>10</sup>. Toutefois, même lorsque des normes internationales sont adoptées, de longs délais s'écoulent avant que Transports Canada n'entreprenne de les mettre en œuvre. En fait, le Canada a pris du retard par rapport à certaines normes internationales, comme celles concernant les enregistreurs de conversations de poste de pilotage, les aires de sécurité d'extrémité de piste et les systèmes de gestion de la sécurité pour les petits navires commerciaux.

<sup>4</sup> Recommandations du BST : A09-02, A07-03, A00-06, A96-12, A95-12, A95-11 et A90-86

<sup>5</sup> Rapports d'enquêtes du BST : A13H0001, A13P0166, A14A0067, A14Q0148 et A14W0181

<sup>6</sup> Recommandations du BST : A91-13, A94-04, A99-02, A99-03, R00-04, M92-07, M94-06, M94-33, M00-09 et M05-05

<sup>7</sup> Recommandations du BST : R91-01, A90-86, A95-11, A95-12, A96-12, A00-06 et M04-01

<sup>8</sup> Recommandations du BST : M04-01 et R03-02

<sup>9</sup> Recommandation du BST R91-01

<sup>10</sup> Recommandations du BST : A91-13, A94-04, A99-02, A99-03, A07-06, R07-04 et M04-01



Quelle que soit la raison du retard, le BST constate en fin de compte qu'il trouve encore, à l'occasion de ses enquêtes sur des accidents récents, des facteurs contributifs et des risques sous-jacents similaires à ceux qui ont été à l'origine de recommandations de longue date. Il est indispensable de prendre des mesures de sécurité plus rapidement pour atténuer ces risques et, le cas échéant, d'adopter des mesures à court terme en attendant la mise en œuvre de solutions permanentes.

## Mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- Transports Canada s'engage clairement à appliquer les recommandations en suspens du BST avec lesquelles il est d'accord;
- le gouvernement du Canada améliore et accélère le processus de réponse aux recommandations axées sur la sécurité;
- le nombre de recommandations du BST en suspens baisse nettement, particulièrement celles qui ont pour but de mettre le Canada au diapason des normes internationales.

