



## RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A16-01

### Exigence relative aux radiobalises de repérage d'urgence de 406 mégahertz

#### Contexte

Le 31 mai 2013, vers 0 h 11, heure avancée de l'Est, l'hélicoptère Sikorsky S-76A (immatriculé C-GIMY, numéro de série 760055), effectuant le vol Lifeflight 8 selon les règles de vol à vue, a décollé de nuit de la piste 06 à l'aéroport de Moosonee (Ontario) à destination de l'aéroport d'Attawapiskat (Ontario), avec deux pilotes et deux ambulanciers paramédicaux à bord. Alors que l'hélicoptère franchissait les 300 pieds au-dessus du sol pour atteindre son altitude de croisière prévue de 1000 pieds au-dessus du niveau de la mer, le pilote aux commandes a amorcé un virage à gauche en direction de l'aéroport d'Attawapiskat, situé à environ 119 milles marins au nord-ouest de l'aéroport de Moosonee. Vingt-trois secondes plus tard, l'hélicoptère a heurté des arbres puis a percuté le relief d'une zone broussailleuse et marécageuse. L'aéronef a été détruit par la force de l'impact et l'incendie qui a suivi. Le système de suivi par satellite de l'hélicoptère a transmis un message de décollage puis est devenu inactif. Le système de recherche et sauvetage par satellite n'a détecté aucun signal de la radiobalise de repérage d'urgence (ELT). Vers 5 h 43, un aéronef de recherche et sauvetage a découvert l'endroit où l'hélicoptère s'était écrasé, à environ un mille marin au nord-est de la piste 06, et a déployé des techniciens en recherche et sauvetage. Toutefois, il n'y a eu aucun survivant.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le Rapport d'enquête A13H0001 le 15 juin 2016.

#### Recommandation A16-01 du BST (juin 2016)

D'après les normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur les ELT, il n'est plus nécessaire que ces dispositifs transmettent sur la fréquence de 121,5 MHz. Depuis le 1<sup>er</sup> février 2009, Cospas-Sarsat ne surveille plus la fréquence de 121,5 MHz. Cospas-Sarsat peut détecter et repérer uniquement les signaux de 406 mégahertz (MHz), principal moyen d'alerte, de détection et d'intervention en recherche et sauvetage (SAR) au Canada. Pourtant, à l'heure actuelle, la réglementation canadienne n'exige que les ELT de 121,5 MHz. Le Canada ne respecte pas les normes de l'OACI sur les ELT, entrées en vigueur en 2005, qui exigent que tout aéronef soit équipé d'une ELT de 406 MHz. Par conséquent, au Canada, on permet l'exploitation d'aéronefs immatriculés au Canada munis d'ELT qui émettent des signaux de détresse que le système international Cospas-Sarsat ne peut détecter.

D'après Transports Canada (TC), environ 27 000 aéronefs immatriculés au Canada doivent être munis d'une ELT. Or, en mars 2016, la base de données du registre d'immatriculation des aéronefs de TC ne comptait que 10 086 aéronefs immatriculés au Canada qui étaient munis d'au moins une ELT active de 406 MHz inscrite au Registre canadien des balises. De ceux-ci, 5256 étaient des aéronefs privés, 4604 étaient des aéronefs commerciaux, et les 226 autres étaient des aéronefs d'État. Ainsi, plus de la moitié des aéronefs immatriculés au Canada qui doivent être munis d'une ELT sont équipés d'une ELT dont le signal ne peut être détecté par le système Cospas-Sarsat.

Par le passé, TC avait favorisé les ELT de 406 MHz et promu leurs avantages, et avait amorcé le processus formel de modification des règles pour que ces ELT deviennent une exigence réglementaire. Toutefois, devant l'opposition de certains segments du secteur de l'aviation, TC a abandonné cette démarche. En juin 2015, 10 ans après l'entrée en vigueur de l'exigence de l'OACI sur les ELT de 406 MHz, TC a publié un Avis de proposition de modification (APM) sur le site Web des activités du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne qui proposait l'installation obligatoire d'ELT à double fréquence 121,5/406 MHz. D'après TC, l'installation d'une ELT de 406 MHz autonome en plus d'une ELT existante de 121,5/243,0 MHz satisfait à l'esprit de cette proposition; toutefois, TC a ajouté que pratiquement toutes les ELT de 406 MHz sont maintenant à double fréquence.

Si la réglementation n'est pas modifiée de façon à ce qu'elle reflète les normes de l'OACI, il est très probable que des aéronefs immatriculés au Canada et des aéronefs étrangers qui effectuent des vols au Canada continueront d'utiliser des modèles d'ELT autres que de 406 MHz. En conséquence, les équipages de conduite et les passagers continueront d'être exposés à des retards dans les activités des services SAR qui pourraient mettre leur vie en danger.

C'est pourquoi le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports exige que tous les aéronefs immatriculés au Canada et aéronefs étrangers effectuant des vols au Canada pour lesquels une radiobalise de repérage d'urgence (ELT) est obligatoire soient équipés d'une ELT de 406 mégahertz conformément aux normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Recommandation A16-01 du BST**

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (septembre 2016)**

Transports Canada souscrit à cette recommandation et poursuit sur la voie de la réglementation afin de rendre obligatoire le transport d'une radiobalise de repérage d'urgence de 406 MHz à bord des aéronefs immatriculés au Canada et des aéronefs étrangers qui effectuent des vols au Canada. Transports Canada prévoit que cette disposition réglementaire sera publiée en 2017.

### **Évaluation par le Bureau de la réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (décembre 2016)**

TC a répondu qu'il avait entamé le processus réglementaire pour rendre obligatoire le transport d'ELT de 406 MHz. Ceci pourrait réduire considérablement, voire éliminer, la lacune de sécurité. Toutefois, à l'heure actuelle, et ce jusqu'à ce que le nouveau règlement entre en vigueur, cette mesure n'est pas assez poussée pour réduire les risques pour la sécurité des transports.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A16-01 dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (mars 2018)**

TC est d'accord avec cette recommandation.

TC poursuit son processus réglementaire pour rendre obligatoire l'emport de radiobalises de repérage d'urgence émettant sur 406 MHz pour les avions immatriculés au Canada et les avions étrangers qui effectuent des vols au Canada. TC prévoit la publication de ce règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada* au printemps de 2018.

### **Mise à jour de la part de Transports Canada (janvier 2019)**

TC vise désormais l'hiver de 2019 pour la publication de ce règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada*.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (mars 2019)**

Dans sa réponse, Transports Canada (TC) indique qu'il maintient ses efforts pour mettre en œuvre un règlement qui rendra obligatoire l'emport de radiobalises de repérage d'urgence émettant sur 406 MHz pour les avions immatriculés au Canada ainsi que pour les avions étrangers qui effectuent des vols au Canada.

TC avait d'abord prévu la publication de ce règlement dans la partie I de la *Gazette du Canada* en 2017, puis au printemps de 2018. Il prévoit maintenant que cette publication aura lieu à l'hiver de 2019-2020. Une fois qu'il sera mis en œuvre, ce nouveau règlement corrigera la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A16-01. Toutefois, tant que ce règlement ne sera pas en vigueur, les risques pour la sécurité des transports persistent.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A16-01 dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (décembre 2019)**

TC est d'accord avec cette recommandation.

TC poursuit son processus réglementaire pour rendre obligatoire le transport d'ELT de 406 MHz à bord des aéronefs immatriculés au Canada et des aéronefs étrangers qui effectuent des vols au Canada. TC analyse actuellement les commentaires recueillis après la publication du règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*<sup>1</sup> en juin 2019.

Les dernières modifications au règlement devraient être publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* à la fin du printemps 2020.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (mars 2020)**

Dans sa dernière réponse, Transports Canada (TC) indique que le processus réglementaire pour rendre obligatoire le transport de radiobalises de repérage d'urgence (ELT) de 406 MHz à bord des aéronefs immatriculés au Canada et des aéronefs étrangers qui effectuent des vols au Canada se poursuit. La publication des dernières modifications au règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada* devrait avoir lieu à la fin du printemps 2020.

Si, une fois mises en œuvre, les nouvelles exigences correspondent à celles qui ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, les modifications au règlement réduiront considérablement ou élimineront la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A16-01. Toutefois, jusqu'à l'entrée en vigueur du règlement obligeant le transport d'ELT de 406 MHz, les risques pour la sécurité des transports persistent.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

### **Réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (décembre 2020)**

Transports Canada (TC) est d'accord avec la recommandation.

Depuis la dernière mise à jour en décembre 2019 (SGDDI 16027871), TC a finalisé les modifications du *Règlement de l'aviation du Canada* (RAC) qui corrigent la lacune de sécurité liée à la présente recommandation.

---

<sup>1</sup> Partie I de la *Gazette du Canada*, volume 153, numéro 22. En ligne au : <http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2019/2019-06-01/html/reg9-fra.html>

Les modifications au RAC, annoncées par le ministre des Transports<sup>2</sup> et publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*<sup>3</sup> du 25 novembre 2020, exigent que tous les aéronefs immatriculés au Canada et les aéronefs étrangers exploités au Canada, à l'exception des planeurs, des ballons, des dirigeables, des avions ultra-légers et des autogires, soient munis d'une ou de plusieurs ELT capables d'émettre simultanément sur les fréquences de 406 MHz et 121,5 MHz.

La période de mise en œuvre du règlement sera, à compter de la date de publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada* :

- d'un an pour les exploitants aériens commerciaux, les exploitants privés (604) et les aéronefs étrangers exploités au Canada; et
- de cinq ans pour l'aviation générale et les exploitants d'aéronefs de loisirs.

### **Réévaluation par le Bureau de la réponse de Transports Canada à la recommandation A16-01 (mars 2021)**

Dans sa dernière réponse, Transports Canada indique que les modifications au *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), annoncées par le ministre des Transports et publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 25 novembre 2020, exigent que tous les aéronefs immatriculés au Canada et les aéronefs étrangers exploités au Canada, à l'exception des planeurs, des ballons, des dirigeables, des avions ultra-légers et des autogires, soient munis d'un ou de plusieurs émetteurs de localisation d'urgence capables d'émettre simultanément sur les fréquences de 406 MHz et 121,5 MHz. Ces récentes modifications au RAC permettront, une fois la période de mise en œuvre écoulée, d'éliminer la lacune de sécurité liée à la recommandation A16-01.

Par conséquent, le BST estime que la réponse à la recommandation A16-01 dénote une **attention entièrement satisfaisante**.

### **Suivi exercé par le BST**

Le présent dossier est **fermé**.

---

<sup>2</sup> **Transports Canada (2020)**. Le ministre Garneau annonce des exigences renforcées pour les émetteurs de localisation d'urgence sur les aéronefs au Canada. En ligne au : <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2020/11/le-ministre-garneau-annonce-le-renforcement-des-exigences-relatives-aux-radiobalises-de-reperage-durgence-a-bord-des-aeronefs-au-canada.html>

<sup>3</sup> **Gazette du Canada, Partie II, volume 154 (25 novembre 2020)**. Règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* (Parties I, V et VI - ELT). En ligne au : <https://canadagazette.gc.ca/rp-pr/p2/2020/2020-11-25/html/sor-dors238-fra.html>