



Liste de surveillance – Air

Accidents à l'approche et à l'atterrissage

Des accidents à l'atterrissage continuent de se produire aux aéroports canadiens.

Contexte

Chaque année, il y a des millions d'atterrissages sans incident sur les pistes canadiennes. Toutefois, il peut se produire des accidents entraînant des pertes de vie, des blessures et des dommages aux aéronefs durant la phase d'atterrissage des vols. Parmi ces accidents, il y a les sorties en bout de piste, les sorties de piste, les atterrissages avant la piste et les contacts queue-sol.¹ Les exploitants, les organismes de réglementation et les fournisseurs de services de navigation aérienne doivent prendre plus de mesures pour prévenir les accidents à l'approche et à l'atterrissage, et pour minimiser les risques de conséquences négatives si une sortie en bout de piste se produit.

Les approches stables augmentent sensiblement les chances d'atterrir en toute sécurité. Selon les études², de 3,5 % à 4 % des approches sont instables. De celles-ci, 97 % se poursuivent jusqu'à l'atterrissage, tandis que seulement 3 % donnent lieu à une remise des gaz. Si la conformité à la politique relative aux approches stables ne s'améliore pas, la plupart des approches non stabilisées se poursuivront jusqu'à l'atterrissage, augmentant le risque d'accidents à l'approche et à l'atterrissage.

De plus, les pilotes doivent calculer la distance d'atterrissage nécessaire; pour assurer l'exactitude de leurs calculs, ils ont donc besoin de données exactes et à jour sur l'état de la surface des pistes, comme la présence de neige, de pluie ou de glace qui peut avoir une incidence sur la distance d'atterrissage.

Si un aéronef sort en bout de piste, il est important que le pilote dispose d'une aire de sécurité convenable au-delà de l'extrémité de la piste. À certains aéroports, ce n'est pas encore le cas, et l'état du terrain au-delà de l'extrémité de piste pourrait entraîner des dommages aux aéronefs et des blessures aux passagers et aux membres d'équipage. Donc, cette aire de sécurité doit être suffisamment libre de tout obstacle et correctement nivelée. À l'heure actuelle, il n'existe

aucune exigence réglementaire au Canada en matière de conformité aux normes internationales et aux pratiques recommandées relativement aux aires de sécurité à l'extrémité des pistes.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a fait enquête sur un certain nombre d'accidents à l'atterrissage qui montrent clairement la nécessité des aires de sécurité à l'extrémité des pistes et des renseignements sur l'état de la surface des pistes. Au Canada, de 2009 à 2013, il y a eu chaque année, en moyenne, 150 accidents à l'approche et à l'atterrissage mettant en cause des aéronefs immatriculés au Canada; 6 % d'entre eux étaient des sorties en bout de piste.

Certains progrès ont été réalisés depuis que ce problème a été inscrit sur la Liste de surveillance en 2010. À certains aéroports, la surface des pistes et les aires de sécurité ont été améliorées. NAV CANADA a pris des mesures en vue d'améliorer les renseignements sur l'état de la surface des pistes transmis aux pilotes, et fournit désormais dans ses procédures d'approche des consignes en ce qui a trait aux approches de descentes stabilisées. Transports Canada (TC) procède à l'heure actuelle à une analyse fondée sur les risques en vue de réviser ses normes relatives aux aires de sécurité d'extrémité de piste. Toutefois, le nombre d'accidents à l'atterrissage et de sorties en bout de piste n'a pas diminué; par conséquent, le public continuera d'être exposé à un risque jusqu'à ce que TC ait terminé son analyse des risques et révisé ses normes.

Solution

Transports Canada et les exploitants doivent faire davantage pour réduire le nombre d'approches non stabilisées qui se poursuivent jusqu'à un atterrissage.

Transports Canada doit également terminer son analyse fondée sur les risques et apporter les modifications nécessaires à la réglementation.

Aux aéroports, des solutions adaptées doivent être mises en place afin de prolonger les aires de sécurité à l'extrémité des pistes ou d'installer d'autres systèmes et structures conçus pour arrêter en toute sécurité les avions qui sortent en bout de piste.

¹ Exemples de rapports d'enquête aéronautique récents du BST : A10H0004, A11A0035, A11H0002, A11H0003, A11O0098, A12A0082, A12W0004, A12O0005, A12P0034, A12Q0161, et A12W0004

² Flight Safety Foundation, « Failure to Mitigate », *AeroSafety World*, février 2013