



Réévaluation de la réponse à la recommandation A15-02 du BST

Utilisation obligatoire des ensembles de retenue d'enfant

Contexte

Le 22 décembre 2012, l'aéronef Fairchild SA227-AC Metro III (immatriculé C-GFWX, numéro de série AC650B) de Perimeter Aviation LP, effectuant le vol nolisé Perimeter PAG993, a décollé de l'aéroport international Winnipeg/James Armstrong Richardson (Manitoba) à 19 h 39 temps universel coordonné (13 h 39 heure normale du Centre) à destination de Sanikiluaq (Nunavut). Après une tentative d'approche visuelle de la piste 09, l'équipage de conduite a tenté une approche de non-précision par radiophare non directionnel (NDB) de la piste 27. L'équipage de conduite a établi le contact visuel avec les environs de la piste et a amorcé une approche indirecte de la piste 09. L'équipage a ensuite perdu le contact visuel avec les environs de la piste 09 et est retourné au NDB de Sanikiluaq. L'équipage a effectué une deuxième approche au moyen du NDB de la piste 27 dans l'intention d'atterrir sur la piste 27. L'équipage a établi le contact visuel avec les environs de la piste après avoir passé le point d'approche interrompue. Après une descente abrupte, on a amorcé un atterrissage interrompu à une hauteur de 20 à 50 pieds au-dessus de la piste; l'aéronef a heurté le sol à environ 525 pieds au-delà de l'extrémité de départ de la piste 27. La radiobalise de repérage d'urgence de 406 MHz s'est déclenchée à l'impact. Les 2 membres de l'équipage de conduite et 1 passager ont été grièvement blessés, 5 passagers ont été légèrement blessés, et 1 bébé a été mortellement blessé. Les occupants ont évacué l'aéronef par l'issue de secours avant sur l'aile droite et ont immédiatement été transportés au centre de soins de santé local. L'aéronef a été détruit. L'événement s'est déroulé à la noirceur, à 23 h 6 temps universel coordonné (18 h 6 heure normale de l'Est).

Le Bureau a conclu son enquête et publié le Rapport d'enquête aéronautique A12Q0216 le 29 juin 2015.

Recommandation A15-02 du BST (juin 2015)

Malgré l'absence de données facilement disponibles sur le nombre de bébés et d'enfants passagers, les données obtenues pour la présente enquête à partir d'un échantillon de 4 exploitants canadiens montrent que les bébés et les enfants constituent une partie importante (près de 14 %) du nombre total de leurs passagers. Ces données ne représentent qu'une partie du nombre de bébés et d'enfants qui voyagent en aéronef, car il y a actuellement 583 exploitants d'aéronefs à voilure fixe enregistrés au Canada. Les données statistiques de

Transports Canada (TC) indiquent que le nombre de passagers dans les aéroports canadiens a augmenté de 2,9 % en 2013, pour atteindre 85,2 millions de passagers embarqués et débarqués.

Des études biomécaniques ont démontré qu'il n'est pas toujours possible pour un adulte de retenir adéquatement sur ses genoux un enfant simplement en le serrant dans ses bras, étant donné les limites de la force de saisie d'un humain. Les enfants en bas âge sont donc exposés inutilement à des risques de blessures lorsqu'ils voyagent sur les genoux d'un adulte. Dans la plupart des pays, y compris au Canada, il n'est pas obligatoire de retenir les enfants en bas âge dans un ensemble de retenue d'enfant convenant à leur âge et à leur taille à quelque moment que ce soit au cours d'un vol. Des études ont également démontré qu'en raison des caractéristiques physiques propres aux jeunes enfants, la ceinture de sécurité classique des adultes ne constitue pas un dispositif de retenue approprié pour eux.

La plupart des autorités de l'aviation civile recommandent de retenir les bébés et les jeunes enfants dans un ensemble de retenue d'enfant approuvé, mais son utilisation n'est pas obligatoire. Bien que des recherches aient été menées au cours des 25 dernières années et que l'appui à l'élaboration de normes régissant les ensembles de retenue d'enfant et de normes de formation ait été assuré et continue de l'être, il n'y a eu aucun progrès concernant l'utilisation obligatoire d'ensembles de retenue d'enfant appropriés à bord des aéronefs commerciaux.

Bien que les passagers soient tenus de ranger de façon sécuritaire leurs bagages de cabine au cours du décollage et de l'atterrissage en raison des risques de blessures pour les autres passagers en cas d'événement dangereux imprévu, on leur permet encore de tenir sur leurs genoux un enfant de poids et de taille semblables aux bagages de cabine. S'il n'est pas obligatoire de retenir pour leur propre sécurité des enfants de moins de 2 ans, cela pose un problème de sécurité pour les autres passagers¹.

Le National Transportation Safety Board (NTSB) a relevé plusieurs événements où l'équipage, des passagers adultes et des enfants ont été blessés au cours de turbulences imprévues d'intensité moyenne à importante et a décrit comment les bébés et les enfants tenus sur les genoux auraient probablement survécu ou subi des blessures moins graves s'ils avaient été bien retenus². Bon nombre d'accidents d'aéronefs, y compris l'événement à l'étude, ont démontré les risques auxquels sont exposés les bébés et les jeunes enfants mal retenus. Étant donné le rendement global en matière de sécurité de l'aviation commerciale, les passagers pourraient sous-estimer les risques liés à la turbulence en vol imprévue et aux situations d'urgence.

¹ Vol 232 de la United Airlines, Sioux City, IA, 1989; vol 1016 de US Air, Charlotte, NC, 1994; vol 267 de Continental, turbulence importante, 1995; vol 903 d'American Airlines, problème en vol, 1997; vol 2809 de Southwest Airlines, turbulence importante, 2008; événement d'aviation générale, Butte, MT, 2009.

² V. Gowdy et R. DeWeese, (1994). The performance of child restraint devices in transport airplane passenger seats. Federal Aviation Administration (FAA) Office of Aviation Medicine, rapport DOT/FAA/AM-94/19, septembre.

TC ne prévoit pas sensibiliser le public à l'égard des ensembles de retenue d'enfant ou promouvoir leur utilisation. Le Bureau craint que, jusqu'à ce que l'utilisation des ensembles de retenue d'enfant convenant à l'âge et la taille des enfants soit exigée, les parents et les gardiens continueront de voyager avec des bébés et des enfants sans la protection offerte par les ensembles de retenue d'enfant.

Les bébés et les enfants mal retenus courent le risque de se blesser et de perdre la vie et pourraient blesser ou causer la mort d'autres passagers. Jusqu'à l'adoption de nouveaux règlements sur l'utilisation d'ensembles de retenue d'enfant, les bébés et les jeunes enfants assis sur les genoux sont exposés inutilement à des risques et ne bénéficient pas d'un niveau de sécurité équivalent à celui des passagers adultes.

En conséquence, le Bureau a recommandé que

le ministère des Transports travaille avec l'industrie pour mettre au point des ensembles de retenue convenant à l'âge et à la taille des bébés et des jeunes enfants voyageant à bord d'aéronefs commerciaux et qu'il en oblige l'utilisation afin d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui des adultes.

Recommandation A15-02 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (septembre 2015)

Le ministère des Transports prendra des mesures pour réduire les risques auxquels les bébés et les jeunes enfants sont exposés lorsqu'ils voyagent à bord d'aéronefs; que ce soit à bord des vols dans le Nord du Canada, d'une ville à une autre à l'échelle nationale, ou à bord des vols des transporteurs internationaux à destination du Canada.

Sur le court terme, le ministère explorera des méthodes pour accroître la gamme des ensembles de retenue d'enfant que peuvent utiliser les parents à bord des transporteurs aériens canadiens. Cela a pour but de permettre non seulement aux ensembles de retenue d'enfant actuellement approuvés, mais aussi à ceux approuvés par les autorités étrangères pour que leur utilisation sur les aéronefs canadiens soit acceptée.

Sur le moyen terme, le ministère organise une campagne de sensibilisation axée sur les risques auxquels les enfants sont exposés lorsqu'ils voyagent à bord d'un aéronef commercial. La campagne sera lancée à l'automne 2015 et visera l'industrie, pour s'assurer que le personnel au sol et les membres d'équipage sont bien informés des mesures d'atténuation autorisées ainsi que les voyageurs.

Au cours de l'exercice 2016-2017, le ministère mènera un examen en profondeur en matière de réglementation sur la question. Le ministère devrait publier une communication qui articulerait son intention de déterminer les méthodes les plus performantes pour répondre aux recommandations, il devrait ensuite exposer son plan et consulter les intervenants de l'industrie.

Transports Canada poursuivra sa participation et son soutien aux efforts internationaux visant à améliorer la sécurité des passagers, notamment par le biais du Groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la sécurité des passagers, et aux activités de suivi dans l'optique d'une harmonisation avec les partenaires étrangers.

Évaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (novembre 2015)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué qu'il faudra une approche en trois volets pour répondre à cette recommandation et réduire le risque auquel les bébés et les jeunes enfants sont exposés lorsqu'ils voyagent en avion.

Dans le court terme, Transports Canada explorera des façons d'accroître la gamme d'ensembles de retenue d'enfant qui sont acceptés pour une utilisation sur des aéronefs canadiens. Dans le moyen terme, il envisage une campagne de sensibilisation à la fin de 2015, à l'intention de l'industrie, sur les risques auxquels sont exposés les enfants voyageant sur des avions commerciaux. À plus long terme, au cours de l'exercice 2016-2017, il entreprendra un examen en profondeur en matière de réglementation sur la question, et définira son plan pour consulter les intervenants de l'industrie.

Le Bureau est encouragé par le fait que Transports Canada envisage de prendre des mesures à court et moyen terme, tout en lançant un examen en profondeur pour corriger la lacune de sécurité. Toutefois, le Bureau note également que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a récemment publié des directives à l'intention des organismes de réglementation sur la mise en œuvre des règlements relatifs aux ensembles de retenue d'enfant. La disponibilité de ce matériel pourrait s'avérer utile pour accélérer l'examen réglementaire. Bien que les mesures proposées par Transports Canada puissent présenter certains avantages, sa réponse ne détermine pas encore des solutions spécifiques qui assureraient de fournir, aux bébés et aux jeunes enfants, un niveau de sécurité équivalent à celui des adultes.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A15-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (janvier 2016)

Court terme : L'exemption NCR/RCN 078-2015 du paragraphe 605.26(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) a été établie en novembre dernier. Elle vise à exempter « ...tous les passagers utilisant un dispositif de retenue d'enfant agréé à l'étranger conformément à des normes de conception ne figurant pas au paragraphe 551.501(b)(1) du Manuel de navigabilité, à tous les passagers responsables d'un enfant et à tous les passagers responsables d'une personne utilisant un dispositif de retenue d'enfant agréé à l'étranger conformément à des normes de conception ne figurant pas au paragraphe 551.501(b)(1) du Manuel de navigabilité, de satisfaire aux exigences du paragraphe 605.26(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). »

Moyen terme : Transports Canada (TC) s'est engagé à lancer une campagne de sensibilisation publique sur les dispositifs de retenue d'enfant au cours de l'été et de l'automne 2016. TC en est actuellement à la conception de ce projet.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (avril 2016)

Dans sa réponse, Transports Canada a indiqué qu'il faudra une approche en trois volets pour répondre à cette recommandation et réduire le risque auquel les bébés et les jeunes enfants sont exposés lorsqu'ils voyagent en avion.

À court terme, Transports Canada a publié une exemption afin d'élargir la gamme des dispositifs de retenue d'enfant dont l'utilisation est permise dans les aéronefs canadiens. À moyen terme, Transports Canada prévoit mener, au cours de l'été et de l'automne 2016, une campagne de sensibilisation publique aux risques auxquels les enfants sont exposés lorsqu'ils voyagent à bord d'avions commerciaux. À plus long terme, au cours de l'exercice 2016-2017, Transports Canada va entreprendre un examen approfondi de la réglementation à ce sujet et dresser un plan de consultation des intervenants du secteur.

Le Bureau juge encourageant que Transports Canada a commencé à prendre des mesures et prépare un examen exhaustif afin de remédier à cette lacune de sécurité. Toutefois, le Bureau remarque également que l'OACI a publié des lignes directrices à l'intention des organismes de réglementation sur l'application de la réglementation à propos des dispositifs de retenue d'enfant. Cette documentation pourrait accélérer l'examen de la réglementation prévu.

Bien que les actions qu'entend prendre Transports Canada à moyen et long termes puissent avoir des avantages, le BST n'est pas en mesure de déterminer si ces actions aboutiront à des solutions pour assurer aux bébés et aux jeunes enfants un niveau de sécurité équivalant à celui des adultes.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A15-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (février 2017)

En 2016-2017, on a entrepris un examen réglementaire approfondi de cette question. TC a déjà avancé dans la collecte de données et d'analyses réalisées par d'autres autorités de l'aviation civile afin d'éclairer sa direction. Le ministère prévoit terminer l'examen réglementaire approfondi cet automne. Le ministère émettrait ensuite un avis expliquant son intention de déterminer le moyen le plus efficace de satisfaire à la recommandation, puis décrirait son plan et consulterait les intervenants du secteur.

Depuis le lancement de la campagne de sensibilisation, notamment avec plusieurs circulaires d'information et des activités dans les médias sociaux, TC planifie une deuxième phase d'activités de sensibilisation à mettre en œuvre cet été.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (mars 2017)

Dans sa dernière réponse, TC dit avoir entrepris un examen réglementaire approfondi de cette question, qui comprend la collecte de données et d'analyses réalisées par d'autres autorités de l'aviation civile. Cet examen prendra fin à l'automne. De plus, TC planifie une deuxième phase d'activités de sensibilisation à partir de cet été. TC a ensuite fait savoir qu'il participera également à la prochaine réunion du Groupe sur la sûreté en cabine de l'OACI pour contribuer à l'élaboration de directives internationales révisées sur les ensembles de retenue d'enfant.

Le Bureau juge encourageant le fait que TC prenne diverses mesures. Toutefois, pour l'instant, le Bureau ne peut pas déterminer si ces mesures aboutiront à des solutions précises pour remédier à la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A15-02.

Par conséquent, le BST estime que la réponse à la recommandation A15-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (mars 2019)

TC est d'accord en principe avec la recommandation.

L'examen par TC des règlements du Canada concernant les ensembles de retenue d'enfant (ERE) est en bonne voie pour être terminé à l'automne 2019. Dans le cadre de ces travaux, TC consulte les principaux organismes de réglementation de la sécurité aérienne, comme la Federal Aviation Administration des États-Unis et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. La portée des consultations consiste à mesurer l'avantage, du point de vue de la sécurité, de rendre obligatoire l'utilisation d'ensembles de retenue d'enfant et à déterminer les pratiques exemplaires existantes des partenaires aériens internationaux.

TC a pris diverses mesures pour donner suite à cette recommandation et réduire les risques auxquels sont exposés les bébés et les jeunes enfants lorsqu'ils voyagent par avion, dont les mesures suivantes :

- permettre aux passagers d'utiliser des ERE, ce qui a amélioré l'expérience des voyageurs qui prennent l'avion auprès d'exploitants nationaux et étrangers pendant le même voyage. Certaines normes de conception étrangères qui n'étaient pas autorisées auparavant le sont désormais : <https://www2.tc.gc.ca/AviationCivile/Servreg/Affaires/exemptions/docs/fr/2954.ht>;
- communiquer des directives plus détaillées aux exploitants aériens canadiens pour aider leur personnel de première ligne à reconnaître les ERE approuvés, à les accepter et à en encourager l'utilisation (circulaire d'information N° 605-003) : <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-referance/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-605-003>;
- lancer une campagne d'information publique pour promouvoir l'utilisation volontaire des ERE : <https://voyage.gc.ca/voyager/enfant/prendre-avion-avec-enfants>;

- prendre des mesures pour réduire la probabilité de tels accidents, notamment une campagne de sensibilisation et d'inspection visant à réduire le nombre d'approches non stabilisées et la mise en œuvre de nouvelles normes de gestion des ressources de l'équipage : <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433>;
- mener un examen exhaustif de l'utilisation obligatoire des ERE.

Au printemps 2018, TC a consulté les Canadiens au moyen du site Web Parlons transport (lien vers Parlons Sièges d'auto à bord des avions : https://parlonstransport.ca/sieges-dauto?tool=forum_topic#tool_tab) sur les avantages et les risques de rendre les sièges d'auto ou d'autres ERE obligatoires pour les enfants de moins de deux ans à bord des vols commerciaux, et sur l'incidence qu'une telle mesure aurait sur les voyageurs aériens. Les résultats de la consultation ont été mitigés. Dans le cadre de la consultation, le document de discussion a été rendu public à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/aviation/services-aeriens-commerciaux/transport-passagers/obligation-utiliser-ensembles-retenu-enfants-dans-aeronefs-commerciaux>.

Une discussion avec les intervenants de l'industrie a eu lieu le 28 septembre 2018 afin d'examiner les résultats de la consultation en ligne et d'amorcer des discussions sur les mesures à prendre à l'avenir.

TC continue d'analyser la rétroaction et cherche à officialiser une voie à suivre d'ici l'automne 2019. TC invitera le BST à une réunion à ce sujet d'ici la fin de l'automne 2019.

Mise à jour de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (février 2021)

La consultation Parlons Sièges d'auto à bord des avions faisait partie de la réponse à plus long terme à l'invitation à mener un examen réglementaire approfondi de la question et à consulter les intervenants de l'industrie.

De plus, l'APM 2020-016, « Équipement d'aéronef et installation, dispositifs de retenue pour enfants », a été publié aux fins de consultation le 8 janvier 2021. Cette proposition faisait partie de la réponse à court terme visant à accroître la gamme d'ensembles de retenue d'enfant étrangers dont l'utilisation pourrait être acceptée à bord d'aéronefs canadiens (ce qui est actuellement permis en vertu de l'exemption NCR-110-2020).

Les mesures de suivi sont toujours en cours et les délais d'achèvement sont en cours de réévaluation.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (mars 2021)

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation et a pris diverses mesures pour donner suite à cette recommandation et réduire les risques auxquels sont

exposés les bébés et les jeunes enfants lorsqu'ils voyagent par avion. Ces mesures comprennent les suivantes :

- participation au groupe de travail sur la sécurité des passagers de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- autorisation de l'utilisation d'ERE approuvés à l'étranger à bord d'aéronefs canadiens;
- mise à jour de la circulaire d'information (CI) N° 605-003, Ensembles de retenue d'enfant et autres dispositifs de siège;
- consultation auprès des Canadiens sur l'utilisation obligatoire des ERE pour les enfants de moins de deux ans à bord des vols commerciaux et discussion des résultats avec les intervenants de l'industrie;
- promotion de l'utilisation d'ERE au moyen d'une campagne d'information publique;
- réalisation d'un examen sur l'utilisation obligatoire des ERE.

Dans sa récente mise à jour, TC a confirmé que l'avis de proposition de modification (APM) 2020-016 « Équipement d'aéronef et installation, dispositifs de retenue pour enfants » a été publié aux fins de consultation en janvier 2021. Cette proposition fait en sorte d'accroître la gamme d'ensembles de retenue d'enfant étrangers dont l'utilisation pourrait être acceptée à bord d'aéronefs canadiens (ce qui est actuellement permis en vertu de l'exemption NCR-110-2020). TC a également précisé que son initiative de consultation faisait partie de la réponse à plus long terme à l'invitation à mener un examen réglementaire approfondi de la question et à consulter les intervenants de l'industrie. De plus, TC a indiqué que ces mesures de suivi sont toujours en cours et que leurs délais d'achèvement sont en cours de réévaluation.

Le Bureau estime encourageant le fait que TC a pris diverses mesures, qu'il continue d'analyser les commentaires reçus à la suite de sa consultation en ligne auprès des Canadiens et qu'il cherche à officialiser une voie à suivre. Le Bureau note également que l'OACI a publié des directives à l'intention des organismes de réglementation sur la mise en œuvre des règlements relatifs aux ensembles de retenue d'enfant. La disponibilité de ces directives pourrait s'avérer utile pour accélérer l'examen réglementaire. Toutefois, jusqu'à ce que les mesures de TC donnent lieu à des solutions précises à long terme, les risques associés à la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A15-02 sont toujours présents.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A15-02 dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (septembre 2021)

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

Depuis la publication de la recommandation en 2015, TC a déployé des efforts pour mettre en œuvre une approche à trois volets pour corriger l'enjeu de sécurité en question. Cette approche prévoit notamment des mesures pour éliminer les obstacles à l'utilisation d'ensembles de retenue d'enfant (ERE) à bord des aéronefs commerciaux, la sensibilisation des partenaires du secteur d'activité, des membres d'équipage et du public quant à l'utilisation appropriée d'ERE,

et la tenue d'un examen réglementaire et d'exercices en collaboration avec nos partenaires internationaux afin d'examiner la possibilité de mettre en œuvre de nouvelles exigences réglementaires pour l'utilisation d'ERE.

Lors de sa dernière mise à jour en mars 2019, le ministère s'est engagé à :

- accroître la gamme des ensembles de retenue d'enfant approuvés par un organisme étranger qui pourraient être acceptés en vue d'être utilisés à bord d'aéronefs canadiens (précédemment permis au moyen de l'exemption RCN 110-2020³);
- mener un examen en profondeur en matière de réglementation sur la question et consulter les intervenants de l'industrie par l'intermédiaire de la page « Parlons Sièges d'auto à bord des avions »⁴.

Éliminer les obstacles à l'utilisation d'ensembles de retenue d'enfant à bord d'aéronefs

En vue de faciliter l'utilisation d'ERE à bord d'aéronefs, TC a émis, en novembre 2015, l'exemption RCN 2015-078 au paragraphe 605.26(1) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) en vue de permettre à tous les passagers d'utiliser un ensemble de retenue d'enfant agréé à l'étranger conformément à des normes ne figurant pas au paragraphe 551.501(b)(1) du Manuel de navigabilité. Cette exemption a été renouvelée en 2020 sous le numéro RCN 110-2020.

Depuis la dernière mise à jour, TC a continué à éliminer les obstacles à l'utilisation d'ERE à bord des aéronefs commerciaux. La norme 551 – *Équipement d'aéronef et installation – 551.501 Dispositif de retenue pour enfant*⁵ est entrée en vigueur le 24 mai 2021. Cette norme a réuni les dispositions des exemptions précédemment émises dans une règle, et augmente de façon permanente la gamme des ensembles de retenue d'enfant approuvés par un organisme étranger dont l'utilisation est permise dans les aéronefs canadiens.

Éducation et sensibilisation

Depuis la publication de cette recommandation en 2015, TC a publié plusieurs documents d'orientation visant les partenaires du secteur d'activité et le public à propos de l'utilisation appropriée d'ERE à bord d'aéronefs, notamment ce qui suit :

³ Transports Canada (2020). RCN 2020-110 – *Exemption de l'application du paragraphe 605.26(1) du Règlement de l'aviation canadien*, à l'adresse

<https://www.tc.gc.ca/Aviationcivile/servreg/Affaires/exemptions/docs/fr/3350.htm>

⁴ Transports Canada (2018). *Parlons Sièges d'auto à bord des avions*, à l'adresse

<https://parlonstransport.ca/sieges-dauto>

⁵ Transports Canada (2021). Modification à la Norme 551 – *Équipement d'aéronef et installation – 551.501 Dispositif de retenue pour enfant*, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/lois-reglements/liste-reglements/reglement-aviation-canadien-dors-96-433/normes/navigabilite-chapitre-551-equipement-aeronef-installation-reglement-aviation-canadien-rac>

- Publiée en juillet 2016, la Circulaire d'information (CI) 605-003 – *Ensembles de retenue d'enfant et autres dispositifs de siège*⁶ fournissait aux exploitants des renseignements relatifs à l'utilisation d'ERE à bord d'aéronefs, l'approbation d'ERE fabriqués selon des normes étrangères, l'utilisation d'autres dispositifs de siège par des bébés, des enfants ou des personnes handicapées, et l'évacuation de bébés et de jeunes enfants.
- Lancée en 2016, la campagne de sensibilisation⁷ « Prendre l'avion avec des enfants » fait la promotion de l'utilisation volontaire d'ERE et présente des consignes précises sur les voyages en avion avec des enfants et sur l'utilisation d'ERE à bord d'un aéronef.

TC continue ses efforts de sensibilisation et publiera les résultats du processus de consultation par l'intermédiaire de la page « Parlons Sièges d'auto à bord des avions » à l'automne 2021.

TC continuera de faire la promotion des avantages d'utiliser des sièges d'auto à bord d'aéronefs au début de la saison des voyages en hiver. La pandémie de COVID-19 a réduit considérablement le nombre de vols au cours des 18 derniers mois; le public que TC voulait joindre n'a donc pas effectué de voyage en avion au cours de cette période. On prévoit aussi inclure du contenu relatif aux ERE dans le cadre de la Campagne de sécurité des taxis aériens quand celle-ci sera lancée l'année prochaine (des détails relatifs à cette campagne se trouvent dans la recommandation A18-03).

Possibilité de mesures supplémentaires

TC continue de collaborer avec ses partenaires internationaux afin de contrer et réduire les risques auxquels les bébés et les jeunes enfants sont exposés lors de voyages en avion, y compris au sein du Groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur la sécurité des passagers.

À l'heure actuelle, l'OACI n'a pas établi de norme internationale rendant obligatoire l'utilisation d'ERE, bien que sa position soit que la manière la plus sûre d'attacher un bébé ou un enfant à bord d'un aéronef est d'utiliser un ERE agréé par l'État et approprié pour le bébé ou l'enfant qui l'utilise dans son propre siège d'aéronef. De même, d'autres autorités réglementaires, dont la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AES A) n'ont pas rendu obligatoire l'utilisation d'ERE.

Compte tenu des défis associés à l'obligation unilatérale de l'utilisation d'ERE, TC n'est pas prêt à aller plus loin sur la question pour le moment. TC continuera plutôt d'appuyer les efforts internationaux visant à améliorer la sécurité des enfants qui voyagent en avion. Le ministère s'assurera que ses efforts sont harmonisés avec ceux de ses partenaires internationaux tout en

⁶ Transports Canada (2016). Circulaire d'information (CI) n° 605-003 – *Ensemble de retenue d'enfant et autres dispositifs de siège*, à l'adresse <https://tc.canada.ca/fr/aviation/centre-referenc e/circulaires-information/circulaire-information-ci-no-605-003>

⁷ Transports Canada (2020). *Prendre l'avion avec des enfants*, à l'adresse https://voyage.gc.ca/voyager/enfant/prendre-avion-avec-enfants?_ga=2.155951483.1789142012.1646843190-1817589097.1646843190

continuant à encourager fortement l'utilisation d'ERE par l'élimination des obstacles systémiques à leur utilisation, par l'éducation et par la promotion de la sécurité.

Réévaluation par le BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation A15-02 (mars 2022)

Transports Canada (TC) est d'accord en principe avec la recommandation et continue à prendre différentes mesures pour y donner suite et réduire les risques auxquels sont exposés les bébés et les jeunes enfants lorsqu'ils voyagent en avion. Ces mesures comprennent ce qui suit :

- éliminer les obstacles à l'utilisation d'ensembles de retenue d'enfant (ERE) à bord d'aéronefs en modifiant la norme 551 – *Équipement d'aéronef et installation* – 551.501 *Dispositif de retenue pour enfant*. Cette norme modifiée, qui est entrée en vigueur le 24 mai 2021, a réuni les dispositions des exemptions précédemment émises dans une règle, et augmente de façon permanente la gamme des ensembles de retenue d'enfant approuvés par un organisme étranger acceptés à bord d'aéronefs canadiens;
- mettre à jour la Circulaire d'information (CI) n° 605-003, Ensembles de retenue d'enfant et autres dispositifs de siège;
- continuer de faire la promotion des avantages d'utiliser des sièges d'auto à bord d'aéronefs au début de la saison des voyages en hiver;
- continuer de collaborer avec ses partenaires internationaux afin de contrer et réduire les risques auxquels les bébés et les jeunes enfants sont exposés lors de voyages en avion, y compris au sein du Groupe de travail de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur la sécurité des passagers.

Bien qu'il continue de collaborer avec ses partenaires internationaux, le ministère a indiqué, en l'absence d'une norme réglementaire internationale, qu'il n'est pas prêt à aller plus loin de façon unilatérale sur la question de l'utilisation obligatoire des ERE pour le moment. TC continuera plutôt d'appuyer les efforts internationaux visant à améliorer la sécurité des enfants qui voyagent en avion et s'assurera que ses efforts sont harmonisés avec ceux de ses partenaires internationaux tout en continuant à encourager fortement l'utilisation d'ERE par l'élimination des obstacles systémiques à leur utilisation, par l'éducation et par la promotion de la sécurité.

Bien que le Bureau considère que ces efforts soutenus sont encourageants, en l'absence de mandat clair pour l'utilisation d'ERE qui assurera aux bébés et aux jeunes enfants un niveau de sécurité équivalent à celui des adultes, le risque résiduel peut être réduit, mais pas éliminé.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A15-02 dénote une **attention en partie satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Vu que TC n'est pas prêt à aller plus loin sur la question de l'utilisation obligatoire des ensembles de retenue d'enfant, toute nouvelle réévaluation ne donnera probablement pas de résultats différents. Par conséquent, la présente recommandation ne sera pas réévaluée de

façon régulière. Le Bureau pourrait réévaluer la situation si les circonstances changent ou si des mesures sont prises et qu'elles modifient sensiblement le niveau de risque résiduel.

Le présent dossier est **en veilleuse**.