



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AÉRIENNE A95-06

Consignes avant l'atterrissage

Contexte

En février 1995, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a formulé six recommandations de sécurité aéronautique par suite de son Étude de sécurité portant sur l'évacuation des gros avions de passagers. Cette étude de sécurité portait sur les évacuations de gros avions de passagers survenues au Canada. Elle a fait ressortir les manquements à la sécurité associés à la présence d'incendies, de fumée et de gaz toxiques, aux communications pendant les évacuations, au fonctionnement des issues de secours et à la préparation des passagers en matière d'évacuation.

L'étude de sécurité a analysé les résultats d'enquêtes sur 21 événements survenus entre 1978 et 1991. Les avions en cause transportaient 2444 personnes. De ce nombre, 91 ont perdu la vie. Il y a aussi eu 78 personnes grièvement blessées, dont 36 ont succombé à leurs blessures et 8 ont été blessées au cours du processus d'évacuation.

Le Bureau a conclu et publié son Étude de sécurité aéronautique SA9501, intitulée *Étude de sécurité portant sur l'évacuation des gros avions de passagers*, le 22 février 1995.

Recommandation A95-06 du Bureau (février 1995)

Le manque de préparation des passagers en matière d'évacuation était évident dans plusieurs cas. Dans deux cas, il est possible que les passagers n'aient pas perçu le danger qui les guettait et qu'ils aient mal réagi.

Actuellement, les transporteurs aériens canadiens ont l'habitude de précéder leur arrivée d'annonces demandant aux passagers de retourner à leur place, de boucler leur ceinture, de redresser et de verrouiller le dossier et la tablette de leur siège et de ranger leurs bagages à main en vue de l'atterrissage.

En avril 1994, un projet d'amendement de l'Ordonnance sur la navigation aérienne, série VII, numéros 2, 3 et 6, à propos des consignes de sécurité bilingues a été publié dans la *Gazette du Canada*. L'amendement proposé stipulait ce qui suit : « le transporteur aérien doit s'assurer qu'est donné à tous les passagers à bord d'un avion un exposé général sur les mesures de sécurité (...) avant l'atterrissage. » L'exposé général sur les mesures de sécurité devant être donné avant l'atterrissage aurait compris l'annonce avant l'atterrissage que les transporteurs aériens canadiens donnent actuellement, en plus de mentionner les emplacements des issues de secours et des consignes lumineuses correspondantes, dans le cas des vols de deux heures ou plus. On n'aurait toutefois pas demandé au passager de relire la carte de consignes de sécurité.

Le Bureau a appris que Transports Canada avait renoncé à ce projet d'amendement et exige maintenant que les exposés de sécurité avant l'atterrissage soient donnés uniquement dans le cas des vols de quatre heures ou plus.

Depuis bon nombre d'années, des organismes et des spécialistes en sécurité des cabines préconisent que les exposés de sécurité qui sont donnés aux passagers avant l'atterrissage constituent un moyen efficace pour aider les passagers à se préparer et à mieux réagir dans le cas d'une évacuation. Ils sont d'avis qu'il faut rappeler aux passagers de repérer leur issue de secours principale et secondaire et de relire la carte de consignes de sécurité; de plus, lorsque l'approche doit se dérouler au-dessus de l'eau, il faut le mentionner aux passagers.

Le Bureau appuie l'initiative récente de Transports Canada voulant qu'un exposé de sécurité soit donné avant l'atterrissage pour certains vols. Le Bureau s'inquiète toutefois du fait que les renseignements de sécurité qui ne se trouvent que sur les cartes de consignes de sécurité ne seront pas répétés avant l'atterrissage, notamment les renseignements concernant le fonctionnement des issues de secours, les positions de protection recommandées, l'éclairage au niveau du plancher, l'utilisation des glissières d'évacuation, l'emplacement des gilets de sauvetage et les instructions pour enfilet ces gilets.

Puisque la plupart des évacuations d'urgence sont imprévues et surviennent pendant l'atterrissage, le Bureau recommande que :

le ministère des Transports encourage les transporteurs aériens à inclure suffisamment de détails dans leurs exposés généraux avant l'atterrissage de façon à préparer les passagers à une évacuation d'urgence.

Recommandation A95-06 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation A95-06 (mai 1995)

Transports Canada est d'accord pour donner aux passagers l'information sur la sécurité qui les aiderait dans le cas d'une évacuation requise par une urgence. En fait, en exigeant que les exposés de sécurité donnés avant l'atterrissage mentionnent l'emplacement des sorties de secours sur les vols d'une durée minimum de quatre heures, le Canada sera un chef de file mondial.

La question concernant les exposés de sécurité donnés avant l'atterrissage a été amplement examinée et débattue par le Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC). Au cours de cet examen, on a éprouvé le besoin, pour les vols prolongés, de donner davantage de renseignements sur la sécurité. Cependant, les données s'avèrent insuffisantes pour justifier l'exigence de fournir aux passagers, avant chaque atterrissage, l'information concernant une évacuation d'urgence imprévue.

Évaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (juin 1995)

La réponse de Transports Canada (TC), « ... les données s'avèrent insuffisantes pour justifier l'exigence de fournir aux passagers, avant chaque atterrissage, l'information concernant une évacuation d'urgence imprévue... », semble indiquer que le ministère pourrait ne pas avoir bien compris l'intention de la recommandation A95-06.

Le Bureau ne recommandait pas d'exiger un exposé de sécurité avant chaque atterrissage. Le Bureau recommandait plutôt d'encourager les transporteurs aériens à inclure suffisamment de détails dans leurs exposés généraux avant l'atterrissage de façon à préparer les passagers à une évacuation d'urgence. La détermination de ce qui constitue des détails suffisants est laissée à l'appréciation des transporteurs. Ceux-ci ont le choix de simplement rappeler aux passagers de prendre connaissance de la carte de consignes de sécurité sur les vols de courte durée ou de donner une démonstration complète de sécurité lors de vols de longue durée.

Après des échanges avec des représentants de TC afin de clarifier ce point, le personnel a appris que lorsque les documents d'orientation du RAC proposé seront préparés, les transporteurs aériens pourraient être incités à inclure suffisamment de détails dans leurs exposés avant l'atterrissage.

Étant donné l'intention de TC d'exiger des exposés de sécurité lors des vols d'une durée minimale de quatre heures et les discussions de suivi du personnel, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 dénote une **intention satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (novembre 1996)

Après clarification, les transporteurs aériens seront invités à inclure « suffisamment de détails » dans leurs exposés de sécurité que TC rendra obligatoire pour les vols de plus de 4 heures. L'article 705.43 et l'alinéa 725.43 (1) e) du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) s'appliquent. Sur les vols de 4 heures ou plus, il faut inclure l'emplacement des issues de secours.

Le Bureau conclut que les exposés de sécurité donnés avant l'atterrissage ne fournissent pas suffisamment de détails.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 est **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (novembre 1997)

L'article 705.43 et l'alinéa 725.43(1)e) du RAC indiquent que, sur les vols de quatre heures ou plus, il faut inclure l'emplacement des issues de secours.

Ils ne mentionnent nulle part la carte de consignes de sécurité, qui présente les issues de secours et leur fonctionnement, les positions de protection, l'éclairage de secours, les glissières d'évacuation, etc.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 est **en partie satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (avril 1999)

Il n'y a eu aucun changement depuis la réévaluation de 1997.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 demeure en **partie satisfaisante**.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (février 2004)

Comme l'indiquait la réévaluation de 1999, l'article 725.43 du RAC remédie à l'essentiel de la lacune de sécurité, mais certains aspects, qui touchent le contenu approprié de l'exposé, n'ont pas été corrigés.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 demeure en **partie satisfaisante**.

Ainsi, **aucune autre mesure n'est nécessaire** relativement à la recommandation A95-06 et le dossier est maintenant **inactif**.

Examen par le Bureau de l'état du dossier relatif à la recommandation A95-06 (avril 2014)

Le Bureau a demandé que la recommandation A95-06 soit examinée pour déterminer si l'état du dossier de lacune est approprié. Après une évaluation initiale, il a été décidé que la lacune de sécurité soulevée dans la recommandation A95-06 devait être réévaluée.

Une demande de renseignements supplémentaires a été transmise à Transports Canada, dont la réponse donnera lieu à une réévaluation du dossier.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse à la recommandation A95-06 demeure en **partie satisfaisante**.

Ainsi, l'état de la recommandation A95-06 devient **actif**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation A95-06 (juillet 2015)

Transports Canada, Aviation civile (TCAC) est d'accord avec l'intention de cette recommandation.

Comme on l'a mentionné précédemment, la question des exposés de sécurité donnés avant l'atterrissage a été amplement examinée et débattue par le Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).

Selon le sous-alinéa 725.43(1)d) (iii), il faut préciser l'emplacement des issues de secours sur les vols de quatre heures ou plus, et ce, avant l'atterrissage.

Il n'y a eu aucun changement de la réglementation sur les exposés sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers avant l'atterrissage. Par contre, on a rappelé aux exploitants aériens leurs responsabilités en ce sens et on leur a recommandé de donner, dans le cadre de ces exposés, des instructions claires prescrivant aux passagers de ne pas emporter leurs bagages à main lors d'une évacuation. Ces recommandations se trouvent dans la Circulaire d'information 700-012 – Exposés sur les mesures de sécurité à l'intention des passagers.

Transports Canada continuera de surveiller la situation, et suggère de fermer le dossier.

Réévaluation par le Bureau de la réponse à la recommandation A95-06 (mars 2016)

Transports Canada a pris les mesures pour se conformer à cette recommandation : il a inclus à l'article 725.43 des *Normes de service aérien commercial* l'exigence de donner aux passagers des vols de plus de 4 heures un exposé de sécurité mentionnant l'emplacement des sorties de secours. Il a également publié une Circulaire d'information encourageant les exploitants aériens à inclure dans leurs exposés avant l'atterrissage des instructions rappelant aux passagers de ne pas emporter leurs effets personnels lors d'une évacuation.

Ces mesures réduiront de façon importante la lacune de sécurité décrite dans la recommandation A95-06. Le Bureau a donc réévalué la réponse de TC comme étant **entièrement satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le présent dossier est **fermé**.