

**Compte rendu de la réunion du
Réseau des cadres supérieurs sur la
sécurité aérienne au Canada
(RCSSAC)
tenue le 14 avril 2003**

Rédigé par RANA International Inc.

TABLE DES MATIÈRES

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU RCSSAC TENUE LE 14 AVRIL 2003	2
CONTEXTE	2
OBJECTIFS DE LA RÉUNION DU RCSSAC	2
DOMAINES CLÉS	2
PARTICIPANTS	2
DÉROULEMENT DE LA RÉUNION.....	3
DÉFIS CERNÉS	4
MESURES À PRENDRE	6
CONCLUSIONS GLÉNÉRALES	8
RCSSAC 2004	8

COMPTE RENDU DE LA RÉUNION DU RCSSAC TENUE LE 14 AVRIL 2003

CONTEXTE

Le Réseau des cadres supérieurs sur la sécurité aérienne au Canada (RCSSAC) a été mis sur pied pour tirer profit des résultats positifs de la Conférence sur les Partenariats pour la sécurité (PPS) tenue à Toronto en novembre 2000. Le RCSSAC se réunira au moins tous les ans pour discuter des questions entourant la sécurité de l'industrie aéronautique au Canada.

OBJECTIFS DE LA RÉUNION DU RCSSAC

La toute première réunion du RCSSAC tenue le 14 avril 2003 visait à :

- cerner les défis qui se posent en matière de sécurité aérienne et définir des stratégies d'atténuation;
- offrir un forum de discussion concernant la viabilité et l'orientation de l'industrie aéronautique au Canada.

DOMAINES CLÉS

Pour orienter les données à recueillir et les mesures à prendre à la suite de la réunion, on a au préalable défini les domaines clés suivants :

1. les exigences réglementaires;
2. la sûreté et les préparatifs d'urgence;
3. la confiance du public envers le transport aérien, la viabilité de l'industrie et les coûts;
4. les niveaux de service.

PARTICIPANTS

Les participants à la réunion du RCSSAC de 2003 représentent une vaste gamme de directeurs généraux et de cadres supérieurs provenant de l'industrie aéronautique, notamment des exploitants d'aéroport et d'aéronef, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des manufacturiers, des associations industrielles et des hauts fonctionnaires du gouvernement. La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis a également pris part à la réunion.

DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

La réunion s'est déroulée dans les bureaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et a été ouverte par l'animateur, Paul Cormier, vice-président, Recherche et développement, chez RANA International Inc. Celui-ci a ensuite présenté l'hôte de la réunion, M. Merlin Preuss, directeur général de l'Aviation civile à Transports Canada. Dans son mot d'ouverture, M. Preuss a abordé les questions suivantes :

- *l'historique et l'importance du RCSSAC;*
- *l'adoption, au sein des organisations aériennes, de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) comme pierre angulaire de l'amélioration de la sécurité et de la performance économique de l'industrie aéronautique;*
- *le système de gestion intégré d'Aviation civile en tant qu'étape essentielle pour jouer un rôle de leadership en matière de SGS;*
- *les défis que posent le recrutement, la formation et le maintien en emploi d'exploitants et d'inspecteurs de haute qualité au sein de l'industrie;*
- *les objectifs du forum afin de cerner les défis de la sécurité aérienne et les stratégies d'atténuation, ainsi que d'offrir un forum pour discuter de la viabilité et de l'orientation de l'industrie aéronautique au Canada.*

Les présentations faites par le groupe d'experts des exploitants aériens se sont concentrées sur les défis actuels en matière de sécurité et sur les façons possibles de les relever. Le groupe d'experts du matin se composait de :

- *Robert Giguère, vice-président général – Exploitation, Air Canada;*
- *T.W. (Tim) Morgan, premier vice-président – Exploitation, Westjet;*
- *Russell Payson, président-directeur général, Skyservice Inc.;*
- *J Clifford MacKay, président-directeur général, Association du transport aérien du Canada;*
- *Kevin Psutka, président-directeur général, Canadian Owners and Pilots Association;*
- *Rich Gage, président-directeur général, Association canadienne de l'aviation d'affaires.*

A suivi une discussion dirigée, au cours de laquelle les employés de TC et de RANA ont pris des notes. Après le déjeuner, un second groupe d'experts, composé de fournisseurs de services, a fait part de ses idées et opinions sur les défis et les solutions entourant les domaines clés. Voici les experts ayant participé à la séance de l'après-midi :

- *Kathy Fox, vice-président – Exploitation, NAV CANADA;*
- *Neil Raynor, directeur, Conseil des aéroports du Canada;*
- *Mark Duncan, vice-président – Exploitation, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien;*
- *Valérie Dufour, directrice générale, Politique du transport aérien, Transports Canada;*
- *William J. Elliott, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada.*

Enfin, la revue des mesures élaborées durant la journée, le résumé de la réunion par l'hôte, Merlin Preuss, et la présentation du mot de la fin par l'animateur ont clos la discussion de l'après-midi.

DÉFIS CERNÉS

Au cours de la journée, les experts et les participants ont cerné les défis qui se posent à l'industrie aéronautique au Canada. Ces défis sont les suivants :

Communications

- La nécessité d'établir des communications internes et externes solides, soutenues par l'industrie, notamment la formation au moyen des outils Internet et de l'apprentissage en ligne amélioré.

Uniformité (procédures de sûreté)

- La nécessité d'une application uniforme des nouveaux processus et procédures de sûreté entre les divers emplacements afin de s'assurer de la confiance du public (la communication entraîne l'intégration des pratiques, qui entraîne à son tour l'uniformité de l'application).

Détermination des niveaux de service

- La nécessité, pour la santé de l'industrie, de revoir les niveaux de service offerts par les fournisseurs de service, de façon à s'assurer qu'ils répondent aux besoins lorsque requis.
- La nécessité de s'assurer que Transports Canada et NAV CANADA disposent de ressources suffisantes (dont des ressources contractuelles) pour soutenir les changements en cours, tant réglementaires qu'opérationnels.

Élaboration de la réglementation

- La nécessité de revoir le processus d'élaboration de la réglementation pour assurer : une consultation préliminaire améliorée de l'industrie, des mécanismes simplifiés (p. ex., pour le CCRAC), une analyse économique approfondie en réorientant le processus du REIR et un forum stratégique sur la réglementation qui exige du gouvernement et de l'industrie une analyse approfondie des problèmes à l'origine de la réglementation.
- La nécessité de comprendre ce que l'industrie considère, lors de l'élaboration de la réglementation, comme de l'interférence politique qui accompagne l'exercice légitime des fonctions ministérielles dans l'industrie des transports.
- La nécessité d'envisager une « réglementation intelligente » comme façon de rationaliser les défis et les problèmes de l'industrie au moyen de l'exigence de la diligence raisonnable dans le domaine de la sécurité.
- La nécessité d'assurer la tenue d'un dialogue sur la réglementation à l'échelle du Canada, et non seulement dans le triangle Montréal-Ottawa-Toronto.

Stimulants économiques

- La nécessité de se pencher sur les graves problèmes de liquidités (p. ex., le loyer des fournisseurs de service qui constitue un facteur coût important pour l'industrie) et sur l'incidence économique de la mise en œuvre des mesures de sûreté (comme le retrait des gilets de sauvetage pour les contrôles de sûreté).
- La nécessité de lier étroitement le besoin de sécurité et la réalité économique d'une façon qui convient aux Canadiens : « Faisons ce qui est sage de faire... »

Gestion des ressources humaines

- La nécessité de comprendre les facteurs humains influant sur la sécurité (p. ex., la fatigue et la concentration) et d'aligner les ressources humaines sur la culture de sécurité prenant forme grâce aux SGS.
- Le besoin de partenariats entre le gouvernement et l'industrie pour voir à la formation, comme la tenue d'ateliers de sensibilisation à la sécurité, et à la promotion d'une culture axée sur la sécurité auprès des employés de l'organisation.

Information

- Le besoin d'information sous forme de statistiques pour nous indiquer ce qui se passe dans l'industrie (p. ex., le nombre d'heures volées, l'augmentation du nombre d'aéronefs non certifiés, etc.).

Gestion du changement

- La nécessité pour l'industrie d'être en mesure de comprendre et d'influencer le changement qui s'impose, avec l'aide et le soutien de Transports Canada, afin d'affronter l'incertitude du marché actuel et d'y survivre.
- La nécessité de se concentrer sur l'aviation générale puisqu'elle joue un rôle important dans la santé globale de notre industrie à long terme.

Pratiques de gestion

- La nécessité d'intégrer les pratiques de gestion, comme l'inclusion des SGS dans les plans d'affaires, et de surveiller le rendement au moyen d'examens, de commentaires et de rapports.

Systemes de gestion de la sécurité

- La nécessité pour l'industrie d'adopter un SGS qui tient compte en priorité de la réalité des modèles de gestion de l'industrie, avec l'aide de Transports Canada, notamment par des politiques et des procédures clairement formulées.
- La nécessité d'étudier et de démontrer le coût-avantage direct de la sécurité et de la mise en œuvre d'un SGS.

- La nécessité de comprendre que les éléments d'un SGS existent déjà dans la plupart des organisations aériennes, mais qu'ils ont besoin de visibilité et de documentation.

Technologie

- La nécessité de promouvoir les aides techniques d'amélioration de la sécurité (p. ex., les systèmes de vision électro-optique ou EVS) pour rentabiliser la technologie et mesurer les améliorations rendues possibles par l'utilisation de la technologie.

MESURES À PRENDRE

À partir des défis ci-dessus, les participants à la réunion ont tenu des délibérations qui ont abouti aux mesures suivantes, présentées en fonction des domaines clés :

1. *Exigences réglementaires*

- Inciter les fonctionnaires de Transports Canada à agir en tant que personnes-ressources et guides dans la mise en œuvre des changements, comme la mise en place d'un SGS, et s'assurer que Transports Canada se dote de principes, de politiques et de procédures en la matière et qu'il les met à la disposition de l'industrie.
- Instaurer de solides communications et un soutien sur les SGS pour aider les petites et moyennes entreprises grâce à l'expérience acquise par les grands exploitants, ceci afin d'offrir des règles du jeu uniformes à l'ensemble des exploitants.
- •

- Améliorer et assurer l'uniformité des processus de sûreté d'un emplacement à l'autre, surtout pour les membres d'équipage et le personnel de fret (« un processus uniforme, opportun et facile à expliquer »).
- Mettre en place un processus efficace et adéquat, soit un mécanisme de consultation plus formel, pour les modifications aux exigences réglementaires en matière de sûreté aérienne.
- Faire preuve d'une plus grande ouverture dans les communications avec le public voyageur sur les questions de sûreté, p. ex., sur la liste des articles prohibés.

3. *Confiance du public envers le transport aérien, la viabilité de l'industrie et les coûts*

- Élaborer un plan stratégique national en matière de sécurité et de SGS, ce qui exige la participation de l'industrie et du gouvernement, et prévoir un mécanisme pour fixer à l'échelle du pays les grandes priorités nationales.
- Trouver des façons de centraliser la collecte de données afin d'obtenir un meilleur portrait de la sécurité dans les secteurs de l'industrie (p. ex., des statistiques sur la sécurité dans le secteur de l'aviation générale), tout en assurant la confidentialité des renseignements et l'absence de blâme.
- Faire la preuve du coût-avantage direct de la sécurité afin d'établir un lien entre cette dernière et l'économie de l'industrie.
- Favoriser le recours à l'évaluation des risques comme partie intégrante des modèles de gestion de l'industrie (p. ex., un tableau des risques et des conséquences pour mettre la réglementation à l'essai par l'entremise du processus du CCRAC).
- Élaborer des stratégies pour faire face au facteur humain (p. ex., avec la participation de Développement des ressources humaines Canada).
- Trouver des façons de communiquer plus efficacement au public voyageur les mesures prises pour assurer l'exploitation d'un système aérien sécuritaire (sûr, sécuritaire et accessible).

4. *Niveaux de service*

- S'assurer d'appliquer les niveaux de service appropriés à l'industrie, compte tenu de ses besoins et de sa viabilité économique, et offrir un soutien à la mise en œuvre des modifications à la réglementation et au système dans son ensemble (p. ex., les SGS).
- Revoir la pratique d'offrir gratuitement un emplacement aux fournisseurs de services sur place.
- Examiner les coûts cachés, pour l'industrie, de l'application des mesures de sécurité et trouver des façons de les gérer.

CONCLUSIONS GÉNÉRALES

La réunion a permis d'en arriver aux conclusions générales suivantes :

- La poursuite du dialogue entre l'industrie et le gouvernement a été utile et efficace comme façon de se pencher ensemble sur les problèmes et d'améliorer les communications.
- Le RCSSAC peut offrir une tribune adéquate pour élaborer une politique nationale de l'aviation qui se fonde sur une discussion stratégique des enjeux et de l'avenir de l'industrie, ainsi que sur la vision du ministre des Transports, *Droit devant*.

RCSSAC 2004

Merlin Preuss a ajourné la réunion en espérant que le dialogue des participants donnerait des résultats concrets et faciles à mettre en pratique, tant pour l'industrie que le gouvernement. Il a ensuite convié les participants à la deuxième réunion annuelle du RCSSAC, qui aura lieu à Toronto le 19 avril 2004.