

Note d'allocution du Directeur général de la Aviation civile Martin J. Eley à l'occasion du 58^e forum annuel sur la sécurité aérienne de la *Air Line Pilots Association*

WASHINGTON, DC

LE 8 AOÛT 2012

Mot de bienvenue du gouvernement du Canada

Bonjour.

Au nom de la Direction générale de l'aviation civile, de Transports Canada et du gouvernement du Canada, je vous remercie de m'avoir invité à participer à ce groupe et à cette discussion sur la réglementation de la sécurité aérienne.

Sécurité aérienne

Tout d'abord, j'aimerais vous donner un aperçu de notre situation aujourd'hui en matière de sécurité aérienne au Canada.

L'année dernière, le nombre total d'accidents au Canada a été le plus bas de l'histoire de l'aviation moderne.

Cette réalisation est en dépit des importantes augmentations de circulation aérienne. En effet, au cours des dernières années, le Canada a connu en moyenne 40 accidents du transport aérien de moins par année, comparativement à la moyenne des 10 années précédentes.

Ces données statistiques remontent à toutes les personnes du milieu de l'aviation qui s'engagent à améliorer la sécurité dans l'avenir.

Avec la baisse du nombre d'accidents et l'augmentation de la circulation aérienne, notre baromètre traditionnel de la sécurité aérienne – le taux d'accidents – semble bien aller.

Depuis 2000, nous avons constaté une baisse considérable de ce taux. En 2000, le taux d'accidents aériens au Canada se chiffrait à presque 8 accidents par 100 000 heures volées; en 2011, ce taux est tombé à 6 accidents par 100 000 heures volées. Il s'agit d'une baisse de 25 %.

Le taux d'accidents actuel est de 5,3 %, le plus faible taux jamais enregistré.

La question que nous devons nous poser est : qu'avons-nous fait de différent pour produire ces remarquables améliorations et que devons-nous continuer de faire. J'aimerais souligner le rôle que les associations et les groupes de l'industrie ont joué pour augmenter le plafond de la sécurité parmi leurs membres. Je crois que la Air Line Pilots Association (ALPA) est un

modèle à suivre pour développer un éthos dans lequel la sécurité est prioritaire parmi les membres.

Tout particulièrement, j'aimerais féliciter la ALPA pour sa réflexion stratégique en l'égard de la sécurité. Elle a non seulement examiné les enjeux d'aujourd'hui, mais a voulu savoir à quoi ressemblera un système d'aviation plus sécuritaire dans quelques années et ce qu'il faut faire pour en arriver là.

Améliorations continues en matière de sécurité

Malgré ces chiffres, nous demeurons constants dans notre engagement à l'égard de l'amélioration continue. La circulation aérienne a atteint des sommets sans précédent et continue d'augmenter, ce qui signifie pour les membres du groupe d'experts et les organisations que nous représentons ainsi que pour toutes les personnes présentes dans la salle que nous devons améliorer de façon continue les pratiques de sécurité afin que le nombre d'accidents cesse d'augmenter à mesure qu'augmente la circulation aérienne.

Bref, les améliorations continues doivent être un processus opérationnel fondamental dans toutes les organisations aéronautiques. Je ne saurais trop insister sur ce fait.

Ce mantra est répété régulièrement dans les organisations ambitieuses, mais à mon avis, quand il s'agit de sécurité, l'amélioration continue à l'égard de la sécurité n'est pas un idéal auquel il faut aspirer; c'est quelque chose d'indispensable.

C'est pourquoi le Canada a connu depuis quelques années d'importants changements dans la façon dont il réglemente la sécurité aérienne.

À l'interne, Transports Canada a commencé à remanier la Direction générale de l'aviation civile de manière à ce qu'elle puisse avoir plus de succès dans l'environnement d'exploitation d'aujourd'hui. Nous avons intégré des concepts, des pratiques et des processus de gestion moderne afin de renforcer nos systèmes internes. Nous avons également commencé à créer la bonne culture pour faire fonctionner ces systèmes. De plus, dans la situation financière actuelle, nous avons appris à en faire plus avec moins et à cibler nos ressources dans les secteurs qui offrent le meilleur avantage de sécurité.

À l'externe, Transports Canada a commencé à mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS). Nous voyons de plus en plus que la voie vers l'excellence en matière de sécurité peut être complètement différente d'une compagnie à l'autre. Pour cette raison, nous sommes passés à des approches axées sur des systèmes dans le cadre desquelles les compagnies doivent avoir des systèmes pour cerner, évaluer et atténuer les risques, recueillir des données de sécurité, analyser l'organisation pour déterminer si elle atteint ses objectifs en

matière de sécurité, et appuyer l'amélioration continue de la performance de l'organisation en matière de sécurité.

Ce changement vise la création d'une culture d'amélioration continue et de promotion des valeurs d'intervention proactive.

Nous menons des entrevues auprès des employés, des gestionnaires et des PDG; nous leur demandons de nous dire comment ils évaluent les risques; nous élargissons notre portée pour aider les compagnies à éliminer les risques à tous les niveaux avant que les passagers aériens soient touchés.

Depuis que nous avons mis en œuvre le SGS pour les transporteurs aériens de passagers les plus importants, Transports Canada a mené des évaluations de SGS de toutes les lignes aériennes canadiennes pour vérifier que le SGS de ces compagnies fonctionne et contribue à créer une culture de sécurité plus saine dans l'organisation.

Aujourd'hui, le SGS couvre la majorité des kilomètres commerciaux et passagers. Transports Canada est une des seules autorités de l'aviation civile au monde à avoir mis en œuvre un SGS à grande échelle.

Notre vision est de mettre en œuvre le SGS dans la plupart des organisations réglementées de l'Aviation civile au cours des prochaines années. Nous voulons également renforcer notre programme de contrôle en accordant plus d'importance à la surveillance et aux suivis axés sur les systèmes. Cela comprend de vérifier que le programme de surveillance et le programme d'application de la loi fonctionnent ensemble dans l'intérêt de la sécurité aérienne, et de clarifier le rôle de l'organisme de réglementation et la responsabilité de l'industrie en ce qui a trait à la surveillance.

En mai dernier, nous avons introduit un nouvel outil de profil de risque qui tient compte des indicateurs clés pour créer une cote qui, lorsqu'elle est combinée à d'autres outils d'analyse, nous permet de déterminer la fréquence des activités de surveillance prévues et non prévues.

Nous cherchons également à consolider notre approche après la découverte d'infractions. Nous voulons que les employés de l'application de la loi aient une meilleure orientation, une meilleure compréhension des rôles, des responsabilités et du processus décisionnel ainsi qu'une formation plus approfondie sur nos attentes à l'intention de l'industrie.

<http://www.tc.gc.ca/fra/aviationcivile/opssvs/directeurgeneral-discours-1709.htm>