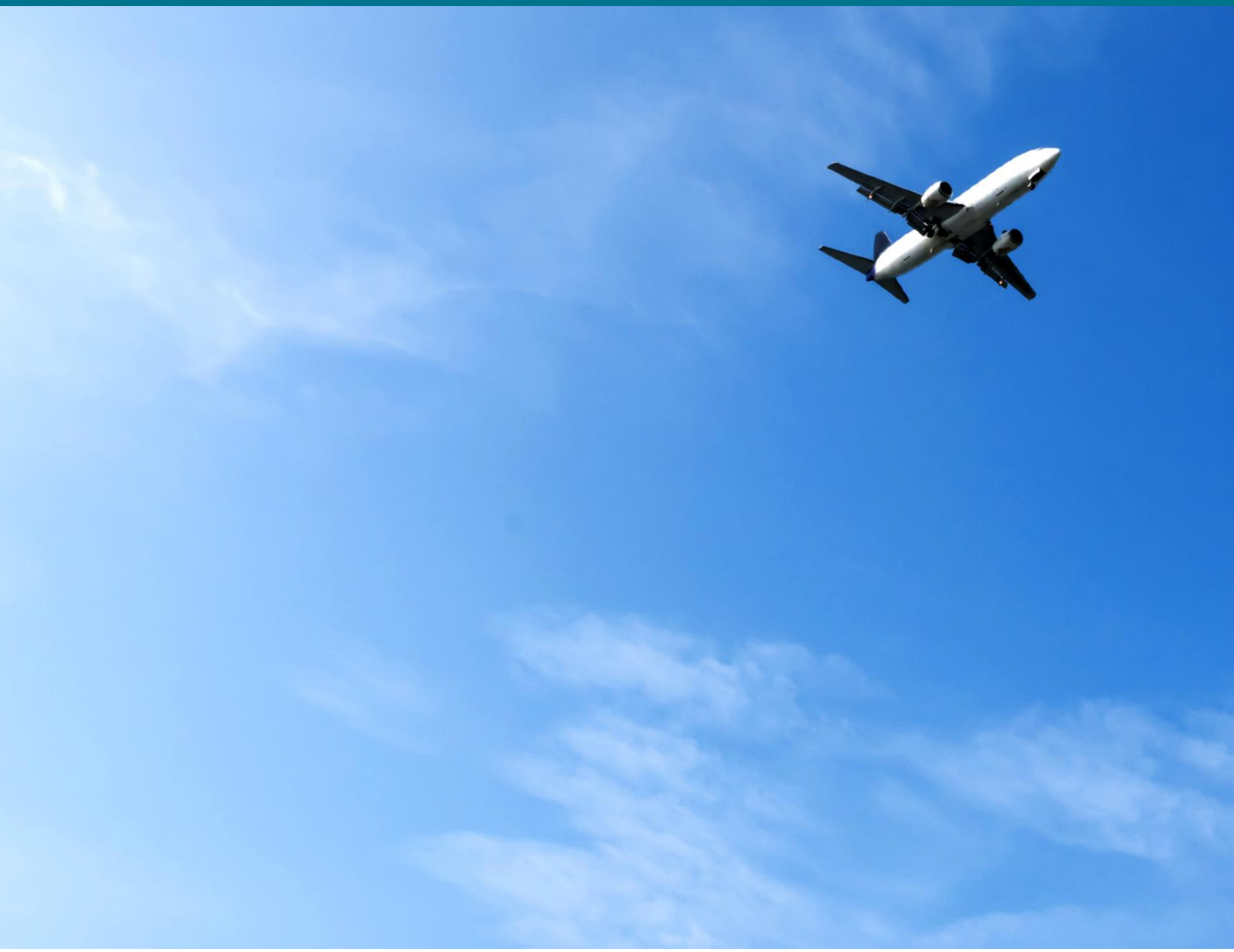
FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Rapport final

Les 8 et 9 décembre 2020



Government of Canada Gouvernement du Canada

Canada

Table des matières

Table des matières 2
Message de bienvenue 3
1. Aperçu général 4
1.1 Forum sur la sécurité aérienne 4
1.2 Organisateurs 4
1.3 Présentation 4
1.4 Orateurs 5
1.5 Participants 5
1.6 Objectifs 5
2. Résumé du contenu 6
2.1 Module 1 6
2.2 Module 2 7
2.3 Module 3 8
2.4 Module 4 9
3. Conclusion 11
3.1 Résultats 11
3.2 Prochaines étapes 12
4. Appendices 13
4.1 Fiche d'information sur le forum sur la sécurité aérienne 14
4.2 Ordre du jour du forum sur la sécurité aérienne 14
4.3 Forum sur la sécurité aérienne – biographie de nos invités 14

Message de bienvenue

L'industrie aéronautique joue un rôle essentiel dans la capacité à relier les gens et les lieux à travers la planète. Toutefois, les services essentiels qu'elle fournit ne sont pas à l'abri des risques pour la sécurité que les conflits armés font peser sur les activités aériennes comme en témoignent tragiquement les récents attentats des vols MH17 de la Malaysian Airlines et PS752 de l'Ukraine International Airlines. Ces terribles attentats ont clairement démontré que les risques liés aux zones de conflit ne peuvent être atténués efficacement au cas par cas, de manière bilatérale ou entre un nombre limité de pays et d'organisations. Les partenaires internationaux de l'aviation doivent s'unir pour concevoir un système solide capable de protéger les activités aériennes civiles pour tous les transporteurs aériens et toutes les trajectoires de vol.

En réponse à l'écrasement du vol PS752, le Canada a mis en place l'Initiative sur la sécurité aérienne, dont le principal objectif vise à améliorer la sécurité du transport aérien international en tentant d'éliminer les lacunes dans la façon dont le secteur de l'aviation civile gère les zones de conflit. S'inspirant de l'important travail accompli par les Pays-Bas et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) après l'écrasement du vol MH17, l'Initiative sur la sécurité aérienne vise à permettre aux États de prendre des mesures immédiates pour atténuer les risques, tout en favorisant l'amélioration du système de l'aviation civile internationale.

Le Forum sur la sécurité aérienne est une tribune privilégiée pour examiner et soutenir les activités et les efforts visant à atténuer les risques que posent les zones de conflit à l'aviation mondiale. Il rassemble les États, les organisations internationales et l'industrie de l'aviation civile autour d'un objectif commun : établir un ensemble commun de principes et de pratiques visant à mieux protéger les passagers du risque de voler à l'intérieur ou à proximité de zones de conflit étrangères. Le Forum sur la sécurité aérienne est un lieu de collaboration et de partage entre les membres de la communauté aéronautique sur une variété de sujets, de pratiques exemplaires et de stratégies pour atténuer les risques dans les zones de conflit.

Transports Canada (TC) vous remercie d'avoir participé virtuellement au premier Forum de vos bureaux et domiciles partout dans le monde. Sans votre soutien et votre engagement, l'Initiative sur la sécurité aérienne du Canada n'aurait pu être possible. Dans cette optique, TC se réjouit de travailler avec vous au cours des prochains mois pour améliorer les efforts internationaux visant à protéger les opérations aériennes civiles à l'intérieur et à proximité des zones de conflit.

Pour conclure, TC invite les États et les organisations à entériner la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne, un document qui appelle les États à renouveler leur engagement en faveur d'une approche globale pour atténuer les risques liés aux zones de conflit. La Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne est disponible sur le site Web public de TC.

1. Aperçu général

1.1 Forum sur la sécurité aérienne

Le Forum sur la sécurité aérienne représente le point culminant des efforts du gouvernement du Canada pour poursuivre l'Initiative sur la sécurité aérienne annoncée par le premier ministre Justin Trudeau en février 2020 et a été le premier événement mondial exclusivement consacré à l'atténuation des risques que les zones de conflit font peser sur les opérations aériennes civiles mondiales.

Le premier Forum a réuni des représentants d'États, d'organisations et de l'industrie mondiale de l'aviation civile pour partager leur expertise en matière de risques liés aux zones de conflit et engager des discussions sur l'environnement des menaces, les leçons apprises et les meilleures pratiques en matière d'atténuation des risques. Le Forum a également abordé la voie à suivre pour faire avancer l'Initiative sur la sécurité aérienne et a offert aux participants la possibilité d'entériner une Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne, affirmant leur volonté de travailler ensemble à la mise en œuvre de mesures visant à éviter de futures tragédies.

La fiche d'information du Forum sur la sécurité aérienne se trouve à l'Annexe 1.

1.2 Organisateurs

Le Forum était organisé par le gouvernement du Canada par l'intermédiaire de TC. TC tient à remercier ses partenaires internationaux de l'Initiative sur la sécurité aérienne, notamment les Pays-Bas et les États-Unis d'Amérique (É.-U.), ainsi que l'Association du transport aérien international (IATA), sans l'aide desquels cet événement n'aurait pas été possible.

TC tient également à remercier les nombreux pays et intervenants de l'industrie qui ont accepté de participer au premier Forum en tant que présentateurs et experts en la matière. Ce groupe comprend la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), le Groupe d'experts de l'information sur les risques pour les vols en zone de conflit (EGRICZ), la France, l'Allemagne, l'IATA, l'OACI, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA) et KLM Royal Dutch Airlines.

1.3 Présentation

Le Forum a eu lieu les 8 et 9 décembre 2020, en mode virtuel sur Zoom. Il était divisé en quatre modules de deux à trois heures chacun, répartis sur deux jours pour assurer une représentation globale maximale.

Chaque module comprenait des présentations d'experts en la matière, suivies d'un comité d'experts.

Modules :

1. Introduction
2. Base de référence des menaces
3. Leçons apprises et pratiques exemplaires
4. Conclusion

Les présentations ont servi à illustrer les progrès que la communauté internationale a réalisés pour atténuer les risques partagés que les zones de conflit font peser sur l'aviation civile depuis le drame du vol MH17 et ont mis en évidence les prochaines étapes pour la communauté de l'aviation civile internationale. Les conférenciers à l'événement représentaient des gouvernements fédéraux, des universités, des organismes d'enquête, des exploitants aériens et des organisations internationales ayant un intérêt dans l'aviation civile.

L'ordre du jour complet du Forum sur la sécurité aérienne est fourni à l'Annexe 2.

1.4 Orateurs

Le Forum a accueilli un groupe d'orateurs distingués, dont des ministres, le président du conseil de l'OACI, des ambassadeurs, des universitaires et de nombreux experts en la matière, pour faire des présentations et répondre aux questions du public lors de panels d'experts en direct. Au total, 20 orateurs et 34 experts ont agi à titre d'autorité en la matière tout au long de l'événement de deux jours.

La liste complète des orateurs et leurs biographies est fournie à l'Annexe 3.

1.5 Participants

Le forum a réuni plus de 400 participants de 82 pays et 31 parties prenantes de l'industrie. Cette large participation a couvert toutes les régions du monde et comprenait de nombreux États qui connaissent actuellement des conflits, faisant du premier Forum sur la sécurité aérienne un événement véritablement mondial.

En raison des effets conjugués de la pandémie de la COVID-19 et des contraintes de temps dans l'organisation de la première mouture de cet événement, TC a travaillé avec ses personnes-ressources existantes et des experts reconnus en la matière pour établir à la fois l'ordre du jour et la liste des orateurs, ce qui a débouché involontairement sur un Forum principalement axé sur le monde occidental. TC attend avec impatience l'occasion de tendre la main au secteur de l'aviation civile internationale et de mobiliser d'autres participants pour le prochain Forum, où il s'engage à travailler avec un groupe diversifié plus représentatif de notre communauté mondiale de l'aviation civile.

1.6 Objectifs

Réunir des partenaires experts des États, des organisations internationales et de l'industrie de l'aviation civile afin de :

1. partager les pratiques exemplaires concernant l'atténuation des risques dans les zones de conflit;
2. permettre le partage de renseignements et un dialogue plus large entre les parties sur les problèmes actuels et la voie à suivre;
3. plaider pour l'atténuation des risques liés au survol des zones de conflit et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI;
4. viser l'adhésion à la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.

2. Résumé du contenu

2.1 Module 1

Le module d'introduction, de haut niveau, a permis à divers ministres, ambassadeurs et universitaires de se réunir pour souligner l'importance du travail du secteur de l'aviation civile internationale pour rendre notre espace aérien plus sécuritaire. L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, a prononcé le discours d'ouverture en souhaitant la bienvenue aux participants au premier Forum sur la sécurité aérienne et en résumant l'intention de l'Initiative sur la sécurité aérienne du Canada. Il a également invité les participants à approuver la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.

Après l'allocution de bienvenue du ministre Garneau, un certain nombre d'invités distingués ont prononcé leurs propres allocutions, remerciant le Canada d'avoir entrepris l'initiative sur la sécurité aérienne et d'avoir accueilli le premier Forum sur la sécurité aérienne. La plupart des orateurs ont reconnu la nécessité pour la communauté de l'aviation civile internationale de travailler ensemble pour atténuer les risques partagés que les zones de conflit font peser sur l'aviation civile, et ont souligné les progrès que leur pays et l'OACI ont réalisés depuis l'attentat du vol MH17. Tous les représentants énumérés ci-dessous ont profité de leurs allocutions pour annoncer l'adhésion de leur pays à la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.

Dans leurs mots

Avec le soutien de l'OACI, les États doivent travailler avec les exploitants aériens pour atténuer les risques dans les zones de conflit pour l'aviation civile. | **S.E. Salvatore Sciacchitano**, président du conseil de l'OACI

Quelle que soit la compagnie aérienne qu'un passager choisit, où il prend son vol ou quelle est sa destination, tous les passagers doivent être assurés que leur itinéraire de vol est sûr. | **L'Honorable Cora van Nieuwenhuizen**, ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas

Les zones de conflit qui pèsent sur l'aviation commerciale sont un problème international qui nécessite une action internationale. | **Professeure Marjolein van Asselt**, membre du conseil d'administration, Dutch Safety Board (DSB)

Le secteur de l'aviation civile a maintenant une occasion unique, alors que le trafic aérien est perturbé en raison de la pandémie mondiale de la COVID-19, d'atténuer les risques. | **L'Honorable Elaine L. Chao**, secrétaire américain aux transports

L'Ukraine demande à ses partenaires de continuer à soutenir sa quête de justice pour les victimes de l'attentat du vol PS752 alors qu'elle enquête sur cet accident. | **L'Honorable Vladyslav Kryklii**, ministre de l'Infrastructure de l'Ukraine

Si la volonté politique est importante pour renforcer la coopération internationale et la coordination nationale, les États doivent également, dans le même temps, prendre des mesures pratiques pour atténuer les risques dans les zones de conflit. | **S.E. Chang Keung Ryong**, ambassadeur de la République de Corée au Canada

En tant que gouvernement, il est de notre devoir de protéger les civils en toutes circonstances et d'agir pour façonner un avenir meilleur et plus sûr pour que des tragédies comme les attentats des vols MH17 et PS752 ne se reproduisent plus. | **S.E. Laurent Pic**, ambassadeur, représentant permanent de la France au conseil de l'OACI

Un comité d'experts a suivi les discours d'ouverture.

2.2 Module 2

Ce module a amélioré la compréhension et la capacité des participants à évaluer les menaces et les facteurs de risque liés aux zones de conflit. Les présentations ont été faites par des représentants du Canada, de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas et des États-Unis.

Résumé des exposés

Menaces et risques, trajet du vol MH17 – fourni des explications des principales conclusions du *rapport d'enquête sur l'écrasement du MH17* du Dutch Safety Board concernant le survol des zones de conflit. Les thèmes de présentation portaient sur les responsabilités en matière de gestion de l'espace aérien, les modèles permettant aux États de fournir des orientations aux exploitants aériens, les conditions de menace et de risque connues, la souveraineté de l'espace aérien de l'État, et la vulnérabilité qui en résulte et le processus d'évaluation des risques. Cette présentation conclut que parce que les analyses de menaces existantes considèrent que la menace n'est réelle que lorsque la capacité et l'intention ont été établies avec suffisamment de certitude, la pratique d'évaluation des risques rejette trop rapidement ces risques comme improbables. Pour mieux comprendre la probabilité de scénarios dans un conflit armé, il est important d'envisager l'identification et l'utilisation des facteurs croissants dans l'analyse de la menace.

Faits connus de l'attentat le plus récent – fourni une chronologie détaillée des événements de l'attentat du vol PS752 et compare les faits connus aux exigences stipulées dans les normes et pratiques recommandées de l'OACI. Les faits connus comprenaient la prise en charge du contrôle des activités aériennes civiles par l'armée iranienne et l'absence d'une notification d'espace aérien émise par l'Ukraine pour les activités d'aviation civile dans la région. La présentation a également mis en évidence les nombreux facteurs inconnus qui continuent d'entourer cet écrasement.

Environnement actuel des menaces et des risques – cette présentation conjointe des États-Unis et de l'Allemagne a expliqué les étapes concernant l'avis aux naviguateurs (NOTAM) de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et le processus d'évaluation du document intitulé Special Federal Aviation Regulation, et a fourni un aperçu des facteurs de menace et de risque présents définis par la FAA dans trois conflits armés en cours. La présentation a également détaillé le processus allemand en matière de préparation des analyses des menaces et des risques pour les activités de l'aviation civile en dehors de l'Allemagne, y compris l'émission de recommandations ou d'interdictions de vol et des exemples d'avis existants.

MANPAD : Risques de prolifération – cette présentation conjointe de la France et des États-Unis a donné un aperçu de ce que sont les systèmes portatifs de défense aérienne (MANPAD) et de ce qu'ils peuvent faire, y compris leur prolifération, leurs effets et leurs stratégies d'atténuation. La présentation a fourni des renseignements techniques sur les MANPAD et a clairement démontré que

la lutte contre la prolifération et l'utilisation des MANPAD par des groupes terroristes incombe à tous les États.

Un comité d'experts a suivi les présentations.

2.3 Module 3

Ce module a permis aux participants de comprendre les lacunes résiduelles dans les stratégies existantes d'atténuation des risques dans les zones de conflit et des moyens par lesquels la communauté mondiale de l'aviation civile pourrait s'y prendre pour remédier aux lacunes. Les présentations ont été faites par des représentants de la France, de l'Allemagne, des Pays-Bas et des États-Unis, du Groupe d'experts de l'information sur les risques pour les vols en zone de conflit (EGRICZ), de l'IATA, de KLM Royal Dutch Airlines et de la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO).

Résumé des exposés

Travaux terminés après l'écrasement du vol MH17 – a fourni un aperçu des travaux entrepris au niveau international pour atténuer les risques liés aux zones de conflit après l'attentat du vol MH17. La présentation a porté sur les améliorations aux dispositions de l'OACI dans le cadre de son programme de travail sur les zones de conflit, y compris les modifications aux annexes pertinentes (6, 11, 15 et 17) et les documents d'orientation (docs 9554, 9859, 9971 et 10084), ainsi que la circulaire 330, qui sera remplacée par le nouveau Doc 10088, afin de mieux refléter les préoccupations des zones de conflit.

Méthodologie de planification proactive pour l'atténuation des risques – a fourni un aperçu du processus, des procédures et des outils utilisés par la FAA des États-Unis pour évaluer et atténuer les risques dans les zones de conflit. La présentation a également fourni les pratiques exemplaires utilisées par le groupe de travail de la FAA en matière d'intervention en cas de crise pour aider d'autres organisations à mener leur propre programme relatif aux zones de conflit.

Analyse des risques : le modèle intégré français – a fourni un large aperçu du modèle d'évaluation des risques utilisé en France pour évaluer et analyser les menaces pesant sur l'aviation civile. La présentation a porté sur l'organisation du ministère et les intervenants avec lesquels il travaille pour effectuer des évaluations du risque. Elle a également montré comment les résultats de ses évaluations du risque sont utilisés pour proposer les évolutions nécessaires de la réglementation française ou de la position du pays en matière de vigilance.

Meilleures pratiques de gestion de l'espace aérien – a présenté l'expérience de CANSO en matière d'atténuation des risques dans et à proximité des zones de conflit. La présentation a décrit les mécanismes d'échange d'information sur les risques utilisés par les parties prenantes État-État et État-exploitant, a détaillé les rôles et les responsabilités des fournisseurs de services de navigation aérienne dans la gestion des risques et les plans d'urgence, et a fourni les pratiques exemplaires pour les coopérations civilo-militaire.

Diffusion d'information – a présenté le processus d'émission d'information de l'EGRICZ, qui couvrait le contexte, les objectifs et les groupes de travail faisant partie du groupe d'experts, a détaillé les différences dans les informations et la terminologie existantes en matière de communication des

risques (NOTAM vs AIP vs AIC), et a fait des recommandations pour l'harmonisation de certains éléments des notifications aux transporteurs aériens.

Partage d'information – détaille les récentes modifications apportées aux normes de l'OACI, découlant des recommandations du Dutch Safety Board concernant le survol des zones de conflit. Ces modifications permettent aux États de partager des renseignements pertinents et en temps opportun sur les menaces et les risques avec d'autres États, ainsi qu'avec tous les exploitants aériens survolant l'espace aérien souverain de cet État.

Programme d'évaluation et d'atténuation des risques des exploitants aériens – a présenté le processus de gestion des risques de l'espace aérien de la KLM Dutch Royal Airlines, y compris des précisions sur la définition des zones à risque, la prestation de conseils en matière de sécurité et la réalisation d'activités de surveillance. La présentation a également fourni la méthodologie de gestion des risques de KLM et décrit les pratiques exemplaires en matière de coopération public-privé.

Permission de voler dans les zones d'interdiction : Demandes d'exceptions – a présenté l'évolution de la *Loi sur la circulation aérienne* en Allemagne pour permettre à l'État d'interdire aux exploitants aériens de voler dans des zones de conflit ou au-dessus de celles-ci. La présentation a décrit les deux exemptions existantes dans la Loi qui permettent les activités aériennes dans l'espace aérien interdit : les urgences et l'aide humanitaire. Elle a également mis en évidence la volonté de certains exploitants aériens de voler dans des zones de conflit, au-delà des deux dérogations notées.

Évaluation de vulnérabilité MANPAD – a donné un aperçu des ressources de sensibilisation et de formation des États-Unis contre les MANPAD offertes à l'échelle internationale à l'appui des efforts de l'OACI pour atténuer leurs menaces contre l'aviation civile. Le programme de la Transportation Security Administration propose un certain nombre de programmes de formation pour les pays mettant sur pied des programmes nationaux de MANPAD, y compris des cours de reconnaissance, de sensibilisation, d'experts en la matière et d'instructeurs, ainsi que des visites de sites pour effectuer des évaluations de vulnérabilité dans les aéroports internationaux.

Un comité d'experts a suivi les présentations.

2.4 Module 4

Ce module visait à présenter le Comité consultatif sur la sécurité aérienne (CCSA) et à mettre en lumière les initiatives de l'OACI et de l'IATA relatives aux zones de conflit. Il aborde également la manière dont la communauté internationale peut atténuer les risques dans les zones de conflit.

Résumé des exposés

Analyse des lacunes et travaux en cours à l'OACI – a souligné les travaux entrepris à l'OACI pour atténuer les risques dans les zones de conflit. Parmi les initiatives notables figuraient la création d'un groupe de travail, la publication du Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit et la coordination des mises à jour de divers documents et annexes. De plus, le Secrétariat élabore actuellement du matériel de formation et réalise une étude sur les méthodes actuelles d'évaluation des risques dans les États membres.

Portail d'information IATA – a guidé les participants à travers le portail des opérations tactiques, un outil qui partage avec ses membres des alertes hiérarchisées contenant des renseignements importants. L'outil collabore et coordonne les problèmes auxquels les membres sont confrontés, tels que les incidents de sécurité, les contraintes de l'espace aérien et les événements météorologiques, etc., et partage ces renseignements avec ses abonnés dans un format accessible.

Comité consultatif sur la sécurité aérienne – a résumé l'Initiative sur la sécurité aérienne de Transports Canada et a présenté aux participants le CCSA nouvellement créé. La présentation comprenait les fonctions du CCSA, sa composition, son plan de travail, l'état des priorités de travail et les prochaines étapes. Les principales initiatives prioritaires du CCSA comprenaient la réalisation d'une analyse des lacunes dans les documents de gestion des risques dans les zones de conflit, la création d'un inventaire des stratégies d'atténuation et l'organisation du premier Forum sur la sécurité aérienne.

Un comité d'experts a suivi les présentations.

Vidéos de l'Association des familles de victimes

Les participants ont ensuite regardé deux vidéos présentées par l'Association des familles des victimes de l'écrasement des vols MH17 et PS752, qui ont permis de démontrer le côté humain des tragédies aériennes et de rappeler aux praticiens pourquoi ils font cet important travail d'atténuation.

3. Conclusion

3.1 Résultats

Le premier Forum sur la sécurité aérienne, premier événement entièrement dédié à l'atténuation des risques dans les zones de conflit, a été un succès. Il a atteint ses objectifs bien qu'il ait été organisé et accueilli pendant une pandémie mondiale. Le taux de participation a dépassé les attentes, tant en termes de nombre total de participants individuels que de nombre d'États et d'organisations qu'ils représentaient. Des représentants de toutes les régions du monde étaient présents, y compris les représentants des États en conflit.

Le taux élevé de participation a eu un effet positif sur la réalisation de tous les principaux objectifs du Forum, comme le démontre le tableau ci-dessous.

Objectif	Réalisation(s)
Partager les pratiques exemplaires en matière d'atténuation des risques dans les zones de conflit.	Des experts en la matière de divers États et organisations ont partagé ouvertement et généreusement les pratiques exemplaires qui pourraient servir de modèles ou d'exemples à d'autres gouvernements et intervenants de l'industrie.
Permettre le partage de renseignements et un dialogue plus large entre les parties sur les problèmes actuels et les perspectives d'avenir.	Des experts en la matière ont partagé de nombreux renseignements de haute qualité avec les participants et ont fourni des outils à utiliser pour améliorer les processus de sensibilisation, de surveillance et d'analyse des risques. Les discussions qui ont eu lieu au cours de l'événement ont été marquées par une volonté de partager des renseignements et pour les présentateurs et les panélistes, de répondre ouvertement aux questions. De nombreux participants sont entrés en contact les uns avec les autres, ainsi qu'avec les experts en la matière, et ont échangé leurs coordonnées afin de poursuivre les discussions. En effet, un certain nombre de participants dont les pays ne disposent pas encore de bureaux d'information dans les zones de conflit ont pu entrer en contact avec les experts en la matière dont les pays pourraient offrir des programmes de mentorat ou de formation destinés à guider leurs pays dans la création de tels bureaux.
Plaider en faveur de l'atténuation des risques des vols au-dessus des zones de conflit et de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.	Grâce aux présentations et aux groupes d'experts, les participants ont acquis une meilleure connaissance des outils, du matériel et des méthodologies utilisés dans d'autres pays ou par les intervenants de l'industrie pour atténuer les risques dans les zones de conflit et une meilleure connaissance des nombreuses initiatives de l'OACI conçues pour aider les États à atténuer ces risques.

Chercher à obtenir l'approbation de la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.	Le 8 janvier 2021, 20 États et organisations avaient approuvé la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.

TC est convaincu que les renseignements et les meilleures pratiques partagés, ainsi que les discussions qui ont eu lieu, conduiront à l'examen des possibilités d'apporter des améliorations substantielles à la réduction des risques, tant collectivement qu'individuellement.

3.2 Prochaines étapes

Si le premier Forum sur la sécurité aérienne a offert aux autorités mondiales de l'aviation civile et aux experts en matière d'atténuation des risques dans les zones de conflit une excellente occasion de se réunir et de partager leurs connaissances, afin de renforcer notre sécurité aérienne, ce travail doit être effectué de manière continue.

Le CCSA, l'organisme permanent créé pour maintenir l'élan de l'Initiative sur la sécurité aérienne entre les événements internationaux, veillera à ce que des progrès soient réalisés en poursuivant les prochaines étapes énumérées ci-dessous au cours de l'année à venir.

Axes de travail du CCSA

Analyse des lacunes – identifier, analyser et évaluer les lacunes encore présentes dans la gestion des risques dans les zones de conflit (p. ex., autorités chargées de la gestion des risques de survol, pratiques de partage de renseignements, etc.), en complément de l'analyse des lacunes de l'OACI elle-même.

Inventaire des stratégies d'atténuation – établir un inventaire des stratégies d'atténuation existantes en matière de gestion des zones de conflit, tant pour les États en conflit que pour les États qui ne sont pas en conflit.

Partage rapide de renseignements – identifier et évaluer les forums de communication internationaux actuels pour un partage rapide des renseignements relatifs aux risques de survol et aux vulnérabilités dans le cadre des opérations civiles internationales.

Les membres du CCSA ont déterminé un certain nombre d'autres résultats attendus, qui seront classés par ordre de priorité et poursuivis en fonction de la disponibilité des ressources.

Le CCSA plaidera également en faveur de l'avancement des travaux relatifs aux zones de conflit au sein de l'OACI.

Composition du CCSA

Le CCSA est un comité international d'experts dont la représentation reflète la diversité du secteur mondial de l'aviation civile. À cette fin, le CCSA a l'intention d'élargir sa composition pour inclure cinq membres supplémentaires, dans le but d'inclure un représentant d'une autorité étatique de chaque région OACI au cours de la prochaine année.

Afin d'élargir davantage sa composition, d'encourager la participation et d'intégrer divers points de vue, le CCSA recherche également un nombre illimité d'intervenants supplémentaires pour servir d'observateurs. Jusqu'à ce que le CCSA, en partenariat avec l'IATA, développe un point d'entrée sur le Web accessible au public, les parties intéressées à devenir membres ou observateurs sont invitées à communiquer avec le Bureau d'information sur les zones de conflit de TC.

Forum sur la sécurité aérienne

Le Forum sur la sécurité aérienne est destiné à devenir un événement annuel. Le prochain Forum se tiendra en personne, lorsque cela sera possible en toute sécurité, et une option de diffusion en direct sera disponible afin de maximiser autant que possible le nombre de participants. Le Canada accueillera la deuxième édition de l'événement, chacun des membres du CCSA devant être hôte tout à tour au cours des années suivantes.

Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne

La Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne reste ouverte à la signature et peut être consultée sur la page publique du site Web de TC. La Déclaration et la liste de ses signataires ont été annoncées publiquement à l'occasion du 1er anniversaire de la tragédie du vol PS752 du transporteur Ukraine International Airlines (le 8 janvier 2021).

Les États ou organisations souhaitant approuver la Déclaration peuvent le faire en informant simplement le Bureau d'information sur les zones de conflit de TC.

4. Appendices

4.1 Fiche d'information sur le Forum sur la sécurité aérienne
4.2 Ordre du jour du Forum sur la sécurité aérienne
4.3 Forum sur la sécurité aérienne – Biographie de nos invités

FICHE D'INFORMATION SUR

LE FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

UN FORUM EXCLUSIVEMENT CONSACRÉ À LA RÉDUCTION DES RISQUES LIÉS AUX OPÉRATIONS AÉRIENNES CIVILES À PROXIMITÉ DES ZONES DE CONFLIT

L'industrie aéronautique joue un rôle essentiel en reliant les personnes et les lieux à travers la planète. Toutefois, les services vitaux qu'elle fournit ne sont pas à l'abri des risques que les conflits armés font peser sur la sécurité et la sûreté des opérations aériennes civiles, comme l'ont tragiquement démontré les écrasements du vol MH17 de Malaysian Airlines et du vol PS752 d'Ukraine International Airlines, ces dernières années.

Ces risques ne peuvent pas être efficacement atténués au cas par cas, de manière bilatérale ou par un nombre limité de pays et d'organisations. Les partenaires de l'aviation internationale doivent s'unir pour créer un système robuste capable de protéger les opérations aériennes civiles pour tous les exploitants aériens et toutes les trajectoires de vol.

Les 8 et 9 décembre 2020, Transports Canada accueillera le premier Forum annuel sur la sécurité aérienne. Cet événement virtuel de deux jours réunira des partenaires experts des États, des organisations internationales et de l'industrie de l'aviation civile afin de :

- partager les pratiques exemplaires en matière d'atténuation des risques dans les zones de conflit;
- permettre le partage de renseignements et un dialogue plus large entre les parties sur les problèmes actuels et les perspectives d'avenir;
- plaider en faveur de l'atténuation des risques de survol et de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

L'honorable Marc Garneau, ministre des Transports du Canada, prononcera un mot d'ouverture, qui comprendra l'approbation de la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne par des représentants de haut niveau.

FORMAT : 4 modules de 2 heures (De 11 h à 13 h Z et de 21 h à 23 h Z)

DATE : Mardi 8 décembre et mercredi 9 décembre 2020

LIEU : Événement virtuel hébergé sur la plateforme Zoom Webinar

COMMUNICATION : La conférence se déroulera en anglais, sans services de traduction

ORDRE DU JOUR DÉFINITIF : À fournir d'ici le 15 novembre 2020

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Bureau d'information sur les zones de conflit de Transports Canada à l'adresse courriel ConflictZoneInfoOffice-BureauInfoZonesConflit@tc.gc.ca

ORDRE DU JOUR DU FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

8 DÉCEMBRE 2020 - Où nous en étions

Module 1 – Ouverture

De 11 h Z à 11 h 5 Z

INTRODUCTION

Ce volet consiste à souhaiter la bienvenue aux participants et à présenter le premier Forum sur la sécurité aérienne.

De 11 h 5 Z à 12 h 20 Z

INITIATIVE SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Ce volet consiste à ouvrir le Forum sur la sécurité aérienne, à résumer le but de l'Initiative sur la sécurité aérienne et à inviter les États à approuver la Déclaration d'engagement sur la sécurité aérienne.

Conférenciers :

Kevin Brosseau – Sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, Transports Canada
L'Honorable Marc Garneau – Ministre des Transports du Canada
S.E. M. Salvatore Sciacchitano – Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale
L'Honorable Cora van Nieuwenhuizen – Ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau, Pays-Bas
Professeure Marjolein van Asselt – Membre du conseil d'administration, Dutch Safety Board
L'Honorable Elaine L. Chao – Secrétaire aux Transports des États-Unis
L'Honorable Vladyslav Kryklii – Ministre des Infrastructures, Ukraine
S.E. Chang Keung Ryong – Ambassadeur de la République de Corée au Canada
S.E. Laurent Pic – Représentant permanent de la France auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale

De 12 h 20 Z à 13 h Z

GROUPE DE CADRES SUPÉRIEURS

Dans ce volet, certains cadres supérieurs répondent aux questions du modérateur sur les préoccupations relatives aux risques dans les zones de conflit.

Module 2 – Base de référence des menaces

De 21 h Z à 22 h 30 Z

ÉVÉNEMENTS PASSÉS, RISQUES ACTUELS ET MENACES FUTURES

Ce volet permet aux participants de comprendre et d'évaluer les menaces et les facteurs de risque dans les zones de conflit.

Exposés :

Menaces et risques – Itinéraire du vol MH17 – Pays-Bas
Faits connus de la tragédie la plus récente – Canada
État actuel des menaces et des risques – Allemagne et États-Unis (Federal Aviation Administration)
MANPADS : Risques de prolifération – États-Unis (Département d'État) et France

De 22 h 30 Z à 23 h Z

GROUPE D'EXPERTS

Dans ce volet, un groupe d'experts répond aux questions du modérateur et des membres du public.

ORDRE DU JOUR DU FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

9 DÉCEMBRE 2020 – Où nous allons

Module 3 – Leçons apprises et pratiques exemplaires

De 11 h Z à 13 h 30 Z — ***COMBLER LES LACUNES RESTANTES***

Ce volet met en évidence les leçons tirées des tragédies passées et indique les pratiques exemplaires pour mettre en œuvre, promouvoir et développer des moyens d'atténuer les risques dans les zones de conflit.

Exposés :

Travaux réalisés après la tragédie du vol MH17 – Pays-Bas
Méthodologie de planification proactive – États-Unis (Federal Aviation Administration)
Évaluation des risques en France : un modèle intégré – France
Pratiques exemplaires en matière de gestion de l'espace aérien – Civil Air Navigation Services Organization (CANSO)
Diffusion de renseignements – Groupe d'experts sur les risques associés au survol des zones de conflit
Partage de renseignements – Association du Transport aérien international (IATA)
Programme d'évaluation et d'atténuation des risques pour les exploitants aériens – KLM Royal Dutch Airlines

PAUSE – 10 MINUTES –

Vols dans les zones interdites : Demandes de dérogation – Allemagne
Vulnérabilité des MANPAD – États-Unis (Transportation Security Administration)

De 13 h 30 Z à 14 00 Z — ***GROUPE D'EXPERTS***

Dans ce volet, un groupe d'experts répond aux questions du modérateur et des membres du public.

Module 4 – Clôture

De 21 h Z à 22 h 20 Z — ***VOIE À SUIVRE POUR ATTÉNUER LES RISQUES DANS LES ZONES DE CONFLIT***

Ce volet présente le Comité consultatif sur la sécurité aérienne et souligne les initiatives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'IATA relatives aux zones de conflit.

Exposés :

Analyse des lacunes et travaux en cours à l'OACI – OACI
Référentiel IATA – IATA
Comité consultatif sur la sécurité aérienne – Canada

De 22 h 20 Z à 22 h 50 Z — ***GROUPE D'EXPERTS***

Dans ce volet, un groupe d'experts répond aux questions du modérateur et des membres du public.

De 22 h 50 Z à 23 h Z — ***OBSERVATIONS FINALES***

Conférencier : Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Transports Canada

Conférenciers-présentateurs

L'honorable Marc Garneau – *Ministre des Transports (Canada)*

Le ministre Marc Garneau est député de la circonscription Notre-Dame-de-grâce – Westmount depuis 2008. En 2015, il a été nommé ministre des Transports et il occupe ce poste de façon continue depuis lors.

Le ministre Garneau a obtenu un baccalauréat ès sciences en génie physique du Collège militaire royal de Kingston en 1970 et un doctorat en génie électrique de l'Imperial College of Science and Technology de Londres, en Angleterre, en 1973. Il a étudié au Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes de Toronto en 1982 et 1983.

Le ministre Garneau a servi le Canada en commençant par la Marine royale canadienne, où il a été ingénieur des systèmes de combat à bord du NCSM Algonquin en 1974. Il a ensuite été promu commandant et capitaine de vaisseau, avant de prendre sa retraite de la Marine en 1989.

Avant de devenir député, le ministre Garneau a écrit une page d'histoire en 1984 en devenant le premier astronaute canadien à se rendre dans l'espace en tant que spécialiste de charge utile lors de la mission spatiale 41-G. Vétéran de trois vols spatiaux, le ministre Garneau enregistre plus de 677 heures dans l'espace. Il a ensuite été nommé président de l'Agence spatiale canadienne, avant son départ en 2005 pour poursuivre une carrière politique. En 2003, le ministre Garneau a été promu Compagnon de l'Ordre du Canada, la plus haute distinction canadienne offerte à un civil, après sa nomination comme Officier en 1984.

S.E. Salvatore Sciacchitano – *Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Salvatore Sciacchitano est le sixième président du Conseil de l'OACI. Il a succédé à M. Olumuyiwa Benard Aliu le 1er janvier 2020.

M. Sciacchitano a fait des études en génie des télécommunications à l'Université de Catane et a commencé sa carrière dans le domaine de l'aviation en 1980, en rejoignant l'Autorité italienne de navigabilité (RAI) où il a occupé des postes de responsabilité croissante, exerçant les fonctions de Directeur de la réglementation en 1992, puis de Directeur technique et enfin de Directeur général en 1996.

À la suite de la fusion de la branche aéronautique du ministère des Transports et de la RAI, l'Autorité italienne de l'aviation civile (ENAC) a été créée et M. Sciacchitano a accédé au poste de Directeur général adjoint. Dans le cadre de ses fonctions, il a joué un rôle décisif dans la coordination des activités principales de cette nouvelle structure. De nombreux mandats internationaux lui ont également été confiés : présider la Commission permanente d'EUROCONTROL, représenter l'Italie au Conseil d'administration de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), remplir les fonctions de Vice-président du

Conseil provisoire d'eurocontrol et coordonner les travaux de la délégation italienne durant des Assemblées de l'OACI.

En raison de sa longue expérience dans le domaine des affaires internationales relatives à l'aviation, M. Sciacchitano a été nommé Secrétaire exécutif de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 2010. En février 2019, il s'est joint à la délégation italienne au Conseil de l'OACI, dont il a été membre jusqu'à ce qu'il prenne ses fonctions de Président du Conseil.

L'Honorable Cora van Nieuwenhuizen – *Ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau (Pays-Bas)*

Cora van Nieuwenhuizen a débuté sa carrière en 1987 au Crédit Lyonnais Nederland, à Tilburg. De 1991 à 2007, elle a géré un cabinet vétérinaire à Oisterwijk et a également travaillé comme géographe-économiste indépendante.

De 1994 à 2006, Cora van Nieuwenhuizen a siégé au conseil municipal d'Oisterwijk, où elle a présidé le parti VVD. De 2003 à 2007, elle a aussi été membre (et présidente du parti VVD) des états provinciaux du Brabant-Septentrional.

En 2007, elle est élue à la députation provinciale du Brabant-Septentrional, chargée de la mobilité, de l'infrastructure, de la supervision des autorités chargées de la gestion de l'eau et de l'aéroport d'Eindhoven. Du 17 juin 2010 au 30 juin 2014, Cora Van Nieuwenhuizen a siégé à la Chambre des représentants pour le Parti populaire pour la liberté et la démocratie (VVD). Elle a notamment été porte-parole du parti pour l'intégration, la politique d'asile et les affaires sociales, et a présidé la commission permanente des finances. Le 1er juillet 2014, elle est devenue membre du Parlement européen, en tant que représentante du VVD. Elle a siégé à la Commission des affaires économiques et monétaires (ECON) en tant que rapporteuse en technologie financière et points de référence, et a été membre de la Commission d'enquête sur les Panama Papers. Le 26 octobre 2017, Cora van Nieuwenhuizen a été nommée ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau au sein du troisième gouvernement Rutte.

Elle a par ailleurs présidé le conseil de surveillance de l'association Enseignement primaire et secondaire du district Zuid-Nederland et le conseil consultatif de l'entreprise Brabant Intermodal B.V..

Professeure Marjolein van Asselt – *Membre du conseil d'administration, Dutch Safety Board*

La professeure Marjolein van Asselt est membre du conseil d'administration de la Dutch Safety Board depuis août 2014. Elle est également professeure en gestion des risques à l'Université de Maastricht, aux Pays-Bas.

La professeure van Asselt était coresponsable de l'enquête sur l'écrasement du vol MH17 (OACI–Annexe 13) et, plus particulièrement, elle était chargée du volet de l'enquête concernant le survol des zones de conflit. Elle a également présidé l'analyse du suivi des recommandations concernant le survol des zones de conflit, que la Dutch Safety Board a publié en 2019.

L'Honorable Elaine L. Chao – *Secrétaire aux Transports (États-Unis)*

Mme Chao est actuellement secrétaire aux transports des États-Unis. Il s'agit de son deuxième poste ministériel. Elle a été secrétaire au Travail des États-Unis de 2001 à janvier 2009 et est la première femme américaine d'origine asiatique à être nommée à un poste au sein du cabinet du président dans l'histoire américaine. C'est doté d'une vaste expérience dans le secteur des transports que Mme Chao intègre le département des Transports des États-Unis.

Elle a une brillante carrière dans les secteurs public, privé et à but non lucratif. Arrivée aux États-Unis à l'âge de huit ans en tant qu'immigrante, alors qu'elle ne savait pas s'exprimer en anglais, elle a obtenu sa nationalité à 19 ans. Son expérience en matière de transition vers un nouveau pays l'a motivée à consacrer la majeure partie de sa vie professionnelle à veiller à ce que chacun ait la possibilité de construire une vie meilleure pour lui-même et sa famille.

Avant de rejoindre le département du Travail, Mme Chao était présidente et directrice générale de United Way of America, où elle a rétabli la confiance du public dans l'une des principales institutions américaines de dons caritatifs privés, après que l'image de cette dernière ait été ternie par une mauvaise gestion financière et des abus. Mme Chao a également été directrice du Corps de la paix, où elle a mis en place les premiers programmes dans les pays baltes et les nouveaux États indépendants de l'ancienne Union soviétique.

Mme Chao est titulaire d'un MBA de la Harvard Business School et d'un diplôme en économie du Mount Holyoke College. Honorée pour ses nombreuses réalisations et son service public, elle détient 37 doctorats honorifiques.

Mme Chao est résidente du comté de Jefferson, dans l'État du Kentucky. Avant sa nomination au poste de secrétaire aux Transports, elle était membre distinguée de l'Institut Hudson.

Elle est l'aînée de six filles, nées de M. James SC Chao et feue Mme Ruth Mulan Chu Chao.

L'Honorable Vladyslav Kryklii – *Ministre des Infrastructures (Ukraine)*

Crédo : Tenir compte des résultats et non des intentions.

Affiliation politique : optimiste total.

Le ministre Kryklii a obtenu un diplôme en finance (maîtrise en économie) avec mention honorifique de l'Université nationale Taras Shevchenko de Kiev en 2009 et obtenu le titre de candidat en sciences économiques en 2015. Il a travaillé dans le secteur de la banque d'investissement en tant que responsable du département des valeurs mobilières chez Interbank CB ainsi qu'au sein du département de services financiers chez Investment Management. De 2011 à 2013, il s'est engagé dans l'entrepreneuriat et les entreprises en démarrage et de 2014 à 2015, il a travaillé comme conseiller du ministre de l'Intérieur dans le cadre de la mise en œuvre des technologies de l'information.

En 2015, il a été nommé Directeur du Centre de service principal du Ministère de l'Intérieur de l'Ukraine, où il réformé les centres de services du ministère de l'Intérieur. Le 21 juillet 2019, il a été élu député du peuple ukrainien sur la liste électorale du parti politique

« Serviteur du peuple ». Le 29 août 2019, il a été nommé ministre des Infrastructures de l'Ukraine par la Verkhovna Rada de l'Ukraine de la IXe convocation.

S.E. Chang Keung Ryong – *Ambassadeur de la République de Corée au Canada*

S.E. Chang Keung Ryong a été nommé ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République de Corée au Canada en juin 2020.

L'ambassadeur Chang a commencé à enseigner en tant que professeur adjoint à la Kwangju Women's University à Gwangju (KWU), en Corée (de 1999 à 2006). Il est ensuite devenu professeur associé à la KWU, où il a continué à enseigner les sciences politiques et les relations internationales (de 2006 à 2016). Au cours de sa titularisation à la KWU, l'ambassadeur a reçu une bourse de recherche destinée aux professeurs invités qui lui a permis d'enseigner à l'Université McGill à Montréal, au Canada (en 2014 et 2015). À l'issue de la bourse, il est ensuite retourné à la KWU pour poursuivre sa carrière d'enseignant (de 2016 à 2018).

L'ambassadeur Chang a quitté le milieu universitaire pour devenir conseiller en recherche à l'Institute for National Security Strategy, à Séoul, en Corée (de 2017 à 2020). Pendant ce temps, il a également été président du International Cooperation Standing Committee dans le cadre du 19e Conseil consultatif national pour la réunification en Corée (en 2019 et 2020), jusqu'à ce qu'il soit nommé ambassadeur au Canada.

Il est titulaire d'un baccalauréat en sciences politiques et diplomatie de l'Université Kyunghee, à Séoul, en Corée (1980), d'une maîtrise en relations internationales de l'Université Fairleigh Dickinson, au New Jersey, aux États-Unis (1984) et d'un doctorat en sciences politiques de l'Université McGill, à Montréal, au Canada (1996). Il a reçu plusieurs prix, dont la prestigieuse Citation d'unité présidentielle de la République de Corée (2001). L'ambassadeur Chang est marié à SUH Yong Suk. Ils ont deux fils.

S.E. Laurent Pic – *Ambassadeur, représentant permanent de la France auprès du Conseil de l'OACI*

Depuis août 2020, M. Laurent Pic est ambassadeur et représentant permanent de la France auprès du Conseil de l'OACI. M. Pic est diplômé de Sciences Po et de l'Institut national des langues et civilisations orientales (INALCO) à Paris. Il a débuté sa carrière au ministère français des Affaires étrangères en 1993, occupant divers postes dont celui de conseiller du ministre chargé des Affaires européennes en 2001 et 2002.

M. Pic a ensuite occupé le poste de Premier secrétaire à la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne à Bruxelles de 2002 à 2006, puis celui de deuxième conseiller à la Mission permanente de la France auprès des Nations unies à New York, et finalement celui de chef du département économique, environnemental et social en 2006 et 2007.

Il a été secrétaire général adjoint aux Affaires européennes au cabinet du premier ministre en 2008 et 2009; chef de cabinet du secrétaire général du ministère des Affaires étrangères de 2009 à 2012; conseiller diplomatique au cabinet du premier ministre de 2012 à 2014; secrétaire général de la conférence d'ambassadeurs en 2014; ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire aux Pays-Bas de 2014 à 2016; directeur de cabinet de S.E. Jean-

Marc Ayrault, ministre des Affaires étrangères et du Développement international en 2016-2017; ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de France au Japon, de 2017 à 2020.

M. Pic est Chevalier de l'Ordre national français du Mérite et Chevalier de l'Ordre national français de la Légion d'honneur**.**

Panélistes exécutifs

Mareike Bartkowski – *Cheffe de division, AVSEC/Direction générale de l'aviation, ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques (Allemagne)*

Mareike Bartkowski a étudié le droit aux universités de Bonn et de Lausanne, et la gouvernance et l'administration européennes à Paris, à Berlin et à Potsdam. Elle a rejoint le ministère fédéral allemand des Transports et des Infrastructures numériques en 2004, où elle a travaillé au sein de la division du transport routier, en charge de la réglementation de la circulation routière. Depuis 2006, elle travaille au sein de la division du transport aérien couvrant la politique du transport aérien, les négociations internationales en matière de transport aérien et, depuis 2015, la sûreté aérienne.

Mareike vit près de Bonn et parle allemand, français et anglais.

Kevin Brosseau – *Sous-ministre adjoint, Sécurité et Sûreté, Transports Canada*

Kevin Brosseau dirige l'élaboration de règlements et de normes à l'appui de la sécurité et la sûreté du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Il est également responsable du contrôle, des essais et des inspections qui permettent l'application des règlements et des normes.

Avant de travailler à Transports Canada, Kevin était un haut dirigeant au sein de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), où il était plus récemment sous-commissaire, Services de police contractuels et autochtones. Kevin a passé la majeure partie de sa carrière à la GRC et a pratiqué le droit au Canada et aux États-Unis. Après avoir travaillé comme policier pendant dix ans, à partir de 1988, il a accédé à des postes de hauts gradés, dont ceux de commissaire adjoint, Services de police contractuels et autochtones, et de commandant, Division du Manitoba. Il a été promu au grade de sous-commissaire en 2016.

En 2003, Kevin a obtenu une maîtrise en droit de la Faculté de droit de Harvard et il est un ancien boursier Fulbright. Il est originaire de Bonnyville, en Alberta, et est d'origine métisse. Il est marié à Krista Brosseau, et ils sont les fiers parents de leur fils, Nicholas.

Nick Careen – *Vice-président principal, Aéroport, passagers, fret et sécurité, Association du transport aérien international (IATA)*

Nick Careen est responsable des relations de l'IATA avec les aéroports, l'approvisionnement en carburant, l'expérience passager, le fret, la sécurité et les services d'escale pour les

compagnies aériennes membres de l'IATA et les partenaires de l'industrie dans le monde entier. Il est également responsable organisationnel des portefeuilles de formation, de publications et de conseils de l'IATA.

Nick a bâti sa carrière chez Air Canada et sa filiale Jazz, où son dernier poste était celui de vice-président d'Air Canada pour l'aéroport, les centres d'appels et les relations avec la clientèle, poste qu'il a occupé en 2013 et 2014. Il apporte une vaste expérience couvrant les opérations aériennes et aéroportuaires, la gestion des ressources humaines et les relations gouvernementales. Il a terminé ses études en sciences politiques à l'Université Memorial de Terre-Neuve-et-Labrador. Lorsqu'il n'est pas au bureau, il s'adonne, entre autres, au grand sport canadien qu'est le hockey.

Véronique Deplace – *Sous-directrice, Sûreté et Défense, Direction générale de l'Aviation civile, ministère de la Transition écologique (France)*

Véronique Deplace est commissaire de police depuis 1987. Elle a occupé divers postes dans la police, de la sécurité publique à la protection des frontières et aux affaires internationales, entre autres. Elle a notamment été à la tête du bureau de la sécurité des transports pendant plus de 10 ans. Elle a également travaillé dans le secteur privé à la direction de la sécurité chez SANOFI.

En 2015, Véronique Deplace a rejoint l'Autorité de l'aviation civile de la France en tant que responsable du département de la sécurité et de la défense.

Steve Dickson – *Administrateur*, *Federal Aviation Administration (États-Unis)*

Le 12 août 2019, Steve Dickson a été assermenté en tant qu'administrateur de la FAA par la secrétaire du département des Transports des États-Unis, Elaine L. Chao, après la confirmation de son mandat de cinq ans par le Sénat américain le 24 juillet 2019.

Dickson a récemment pris sa retraite en tant que vice-président principal des opérations aériennes pour Delta Air Lines. À ce titre, il était responsable de la sécurité et de la performance opérationnelle des opérations aériennes mondiales de Delta, ainsi que de la formation des pilotes, des ressources de l'équipage, des calendriers des équipages et de la conformité à la réglementation. Au cours de sa carrière, il a également effectué des opérations liées aux vols de ligne en tant que commandant de bord d'un A320, et a piloté le B727, le B737, le B757 et le B767. Le commandant de bord Dickson est un ardent défenseur de la sécurité de l'aviation commerciale et des améliorations de notre système d'espace aérien national, ayant été président de plusieurs groupes d'intervenants de l'industrie et de comités consultatifs fédéraux.

Ancien officier de la United States Air Force et pilote de chasse à bord de F-15, Dickson est diplômé émérite de la classe de 1979 à la United States Air Force Academy, ainsi que diplômé avec grande distinction du College of Law de la Georgia State University.

Greg Hébert – *Conseiller principal, Federal Aviation Administration (États-Unis)*

Greg Hébert est conseiller principal du directeur de l'Air Traffic Organization (ATO) de la Federal Aviation Administration (FAA) et représentant international de l'ATO au sein du Groupe de travail de la FFA sur les interventions de crise pour les situations potentiellement dangereuses à l'extérieur des États-Unis. Dans le cadre de ces fonctions, M. Hébert participe à des groupes de travail et à des réunions mondiaux et régionaux pour traiter des débits mondiaux de la circulation aérienne et des opérations d'urgence en cas de crise à travers le monde.

M. Hébert a 24 ans d'expérience dans les opérations de contrôle de la circulation aérienne, la surveillance de la sécurité et la planification de l'espace aérien avec la FAA et le département de la Défense. Il est un officier retraité de l'US Air Force.

Simon Hocquard – *Directeur général, Civil Air Navigation Services Organisation [CANSO] (Pays-Bas)*

Le 19 juin 2019, Simon Hocquard a été nommé directeur général de la CANSO. En dirigeant et en gérant la CANSO en tant que voix mondiale de la gestion de la circulation aérienne, il est chargé de mettre en œuvre les stratégies de la CANSO, d'accroître le nombre de membres dans le monde entier et d'améliorer les relations de la CANSO avec ses pairs et intervenants de l'industrie. Avant d'occuper ce poste, Simon était directeur général adjoint de la CANSO, où il y supervisait toutes les opérations.

Simon a précédemment travaillé chez NATS, le fournisseur britannique de services de navigation aérienne. Il a notamment été directeur des opérations à Swanwick, le plus grand centre de contrôle de la circulation aérienne en Europe, où il a dirigé 1 500 personnes dans la gestion de la circulation aérienne pour les Jeux olympiques de Londres en 2012 et d'autres programmes de changement. Il a également été directeur des opérations et de la stratégie chez NATS, où il était responsable de la création et de la mise en œuvre des stratégies commerciales, techniques et opérationnelles et de la vision pour l'ensemble de l'entreprise réglementée.

Simon possède une expérience significative de travail avec les gouvernements et les institutions internationales. La Commission européenne le nomme président du Network Management Board, qui régit l'ensemble du réseau européen de la circulation aérienne et favorise l'amélioration des performances en Europe ainsi qu'au sein d'EUROCONTROL. Il est également membre du « Wise persons Group » en Europe, qui a été créé par la Commission européenne afin de formuler des recommandations pour l'avenir de l'ATM européen.

Richard Ossendorp – *Membre du Conseil de l'OACI, ministère* de l'*Infrastructure et de la Gestion de l'eau (Pays-Bas)*

Richard Ossendorp est le représentant du Royaume des Pays-Bas auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et membre du Conseil de l'OACI. Avant de déménager à Montréal, Richard a été affecté à Bruxelles, où il a été responsable des transports et de l'environnement à la Représentation permanente des Pays-Bas auprès de l'Union européenne. Sa base d'attache est le ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau à La Haye.

Santo Polizzi – *Chef, Programme de lutte contre les MANPADS, Transportation Security Administration (États-Unis)*

Santo Polizzi a rejoint la TSA en juin 2002. Affecté au service d'application de la loi et au Federal Air Marshal Service en 2005, M. Polizzi est responsable de l'élaboration et de la coordination de toutes les évaluations de la vulnérabilité des MANPADS aux États-Unis et à l'international, ainsi que des programmes de formation de proximité. Depuis janvier 2008, il est l'agent de liaison entre le DHS et la TSA auprès du groupe de travail interagences américain sur les MANPADS. Avant de rejoindre la TSA, M. Polizzi a été officier dans le United States Marine Corps. Il a occupé des postes au sein de plusieurs unités et cantonnements de défense aérienne responsables du contrôle des aéronefs et des moyens de défense aérienne au sol. Il a pris sa retraite après 20 ans de service.

Santo Polizzi est titulaire d'un baccalauréat ès sciences en commerce aérien et technologie de vol et il détient un brevet de pilote commercial/aux instruments et une carte de qualification d'instructeur de vol certifié. Il a obtenu sa maîtrise en gestion de la sécurité en mai 2000. Il est diplômé de la Marine Air Defence Control Officers School, de la Fighter Weapons School de la United States Navy (TOPGUN), et a suivi le cours d'instructeur en armes et tactiques maritimes. Il a suivi le cours d'inspecteurs de la Sûreté aérienne, le programme de formation des enquêteurs criminels et le cours d'évaluation et d'inspection des aéroports étrangers. Il est détenteur d'un certificat de spécialiste en gestion de la sécurité à titre de professionnel certifié de la protection.

Présentateurs, panélistes et modérateurs

John A. Anderson – *Gestionnaire de la Division de l'analyse des menaces, Programmes de sécurité nationale et intervention en cas d'incident, Federal Aviation Administration (États-Unis)*

John A. Anderson est le gestionnaire de la Division de l'analyse des menaces au bureau des programmes de sécurité nationale et de l'intervention en cas d'incident à la Federal Aviation Administration (FAA). En tant que gestionnaire de division, il dirige une équipe de quinze professionnels du renseignement chargés d'analyser les menaces pesant sur le système d'espace aérien national et sur les opérations aériennes de l'aviation civile américaine dans le monde entier. L'équipe fournit un soutien analytique à l'administrateur de la FAA, à la direction exécutive, aux secteurs d'activité et aux bureaux du personnel, aux groupes de travail et directeur sur les interventions de crise, aux bureaux extérieurs de la FAA et aux employés de la FAA dans les pays à haut risque. Au sein de l'équipe, on trouve la veille d'analyse des menaces de la FAA, qui fonctionne 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et une cellule d'analyse. Ces cellules se combinent pour fournir un soutien au Centre d'opération de Washington et au Domestic Events Network et à l'entreprise de la FAA par le biais de l'identification des menaces, de l'intervention en cas d'incident, de l'alerte et de l'évaluation, de la planification des mesures d'atténuation, de l'élaboration de politiques, de la liaison interagences, du soutien analytique et de la collaboration avec l'industrie et les partenaires étrangers.

Ayant précédemment occupé le poste de directeur adjoint par intérim du bureau des programmes de sécurité nationale et de l'intervention en cas d'incident, il a supervisé trois divisions au sein du bureau des programmes, qui comprend une gamme de fonctions associées à la gestion de crise et à l'intervention en cas d'incident. Les divisions

comprennent le Centre des opérations de Washington, la Division de la préparation et de l'intervention aux urgences et la Division de l'analyse des menaces. À ce titre, il a supervisé l'intervention de la FFA face à de nombreux ouragans, les activités d'intervention contre la COVID-19 et d'autres événements de crise. Avant de rejoindre la FAA, M. Anderson a servi dans l'US Air Force pendant près de 27 ans, occupant des postes à tous les niveaux de commandement et prenant sa retraite en tant que colonel en 2014.

Christopher Barks – *Gestionnaire, OACI et Initiatives mondiales, Federal Aviation Administration (États-Unis)*

Christopher Barks est directeur de la stratégie mondiale au Bureau des affaires internationales de la Federal Aviation Administration, qui est située à Washington, D.C. Il est responsable d'une stratégie à l'échelle de l'agence et d'un plan de mise en œuvre d'une mobilisation mondiale, de la coordination interagences des politiques américaines liées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, et de la supervision du Groupe de travail de la FAA sur les interventions de crise à l'échelle internationale.

De 2013 à 2019, il a été directeur de la région de l'hémisphère occidental. Basé à l'ambassade des États-Unis au Panama, il a dirigé les hauts représentants de la FAA à Miami, au Panama et au Brésil, ainsi que du personnel à Washington pour coordonner toutes les activités internationales de la FAA avec des partenaires situés aux Amériques et dans les Caraïbes. Avant de rejoindre le bureau de l'hémisphère occidental, il a occupé, de 2008 à 2011, la fonction de représentant principal de la FAA à Bruxelles, de responsable des relations de la FAA avec les institutions et agences de l'UE, ainsi qu'avec la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg.

De 2005 à 2008, il a été le représentant principal de la FAA pour l'Europe du Nord, basé à l'ambassade des États-Unis à Londres. Il a rejoint la FAA en 1997, occupant des postes au Bureau de l'aviation internationale et au Service des normes de vol.

Kas Beumkes – *Ministère de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau (Pays-Bas)*

Kas Beumkes travaille dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'aviation depuis 1990 et a été le responsable du projet d'enquête sur l'écrasement du MH17 du Conseil néerlandais de la sécurité. Il a été détaché auprès de l'OACI à Montréal pour participer au programme de travail sur les zones de conflit.

Depuis 2019, il est détaché auprès du ministère néerlandais des Infrastructures, où il est vice-président du groupe national d'experts partageant des renseignements sur les zones de conflit avec les compagnies aériennes nationales, président de l'EGRICZ et vice-président du CCSA.

En plus d'avoir obtenu une licence de pilote professionnel au cours de sa carrière, il est titulaire d'un baccalauréat ès sciences en génie aéronautique et industriel ainsi que d'une maîtrise en gestion de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

Arnaud Borde – *Chef de l'unité d'analyse des risques pour l'aviation civile, Direction générale de l'Aviation civile (France)*

Après avoir été diplômé de l'École polytechnique et obtenu un doctorat en physique, Arnaud Borde a passé la première partie de sa carrière en tant qu'ingénieur militaire, en partie à bord de navires de la Marine nationale française.

Il est aujourd'hui responsable de l'unité d'analyse des risques, un bureau multiministériel de la Direction générale de l'Aviation civile française qui est chargé de fournir une analyse fondée sur les risques concernant divers sujets, tels que les zones de conflit, les vols entrants, les MANPADS ou la sécurité côté ville.

Katia Canciani – *Bureau d'information sur les zones de conflit, Transports Canada*

Katia Canciani est cheffe du bureau d'information sur les zones de conflit à Transports Canada, présidente du Comité consultatif sur la sécurité aérienne et présidente du Comité de l'aviation civile du groupe des transports de l'OTAN. Elle a rejoint Transports Canada il y a trois ans en tant que gestionnaire par intérim des plans d'urgence et de contingence de l'Aviation civile et participe à l'élaboration de la nouvelle posture canadienne sur l'atténuation des risques dans les zones de conflit depuis juin 2018.

Elle détient une licence de pilote de planeur, une licence de pilote professionnelle et un baccalauréat en communications. Après sa formation de pilote de brousse dans une école d'aviation, elle a passé sa carrière de pilote comme instructeur de vol et instructeur de vol acrobatique. Elle est l'heureuse mère de trois merveilleuses filles et a écrit 48 livres, dont une biographie d'Antoine de Saint-Exupéry, pour enfants, qui a été traduite en turc, en espagnol, en coréen et en mandarin.

Leen van Duijn – *Vice-président de KLM (Pays-Bas)*

L.C. (Leen) van Duijn est vice-président des services de sécurité et chef de la sécurité du groupe KLM Royal Dutch Airlines depuis 2017. Le groupe KLM Royal Dutch Airlines compte quatre compagnies aériennes (KLM, KLM Cityhopper, Martinair et Transavia). Au sein de l'Association du transport aérien international (IATA), il est membre du Conseil consultatif sur la sécurité (CCS) et président du Groupe de travail sur la cybersécurité dans l'aviation (GTCSA). Au sein de Skyteam, il est président de l'Aviation Security Group (ASG).

Leen a travaillé au sein du gouvernement néerlandais pendant 25 ans à différents postes. Après avoir terminé son instruction à l'Académie royale militaire, il a servi comme chef de peloton au sein de l'infanterie et comme officier du renseignement. Il est ensuite transféré à la Maréchaussée royale où il dirige le département des enquêtes criminelles à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol.

En 2008, Leen passe de la Maréchaussée royale à la police nationale néerlandaise où il occupe plusieurs postes liés à la lutte contre le crime organisé et le terrorisme aux Pays-Bas et à l'étranger. Avant de rejoindre KLM Royal Dutch Airlines, Leen a élargi ses connaissances sur la gestion de l'innovation en général et, en particulier, sur les futurs sujets pertinents tels que la cybersécurité à l'Organisation néerlandaise pour la recherche scientifique appliquée (TNO).

Thierry Gachot – *DGAC/DTA/PARAC, Chef division menaces sol-air/sol-sol et survol zones de conflit (France)*

Thierry Gachot a servi dans l'Armée de l'air française pendant 39 ans, où il a occupé de nombreux postes, tous liés à la troisième dimension. Il est spécialiste de la défense antiaérienne et a eu l'occasion de commander plusieurs unités de défense sol-air détenant des moyens antiaériens de différentes portées.

Depuis 2017, il travaille au sein de la cellule d'analyse des risques de la Direction générale de l'Aviation civile, où il est responsable de l'analyse des menaces liées aux armes sol-air et armes à distance, mais aussi des menaces liées aux zones de conflit.

Christy Hickey – *Federal Aviation Administration (États-Unis)*

Christy Hickey est analyste principale au sein de la Division de l'analyse des menaces de la Federal Aviation Administration (FAA). Elle est responsable de la surveillance des menaces pesant sur le système d'espace aérien national des États-Unis et sur les opérations de survol international, et de l'établissement de rapports à ce sujet. En outre, elle rédige des évaluations des menaces à l'appui de l'élaboration par la FAA de stratégies d'atténuation, y compris la mise en œuvre des avis aux navigants.

Elle a travaillé dans plusieurs domaines liés à l'aviation tout au long de sa carrière, dont 10 ans en tant que membre de la United States Air Force et plus de neuf ans à divers postes civils gouvernementaux à l'appui de missions de sécurité et de défense.

Elle a obtenu une maîtrise en renseignement axé sur la science et la technologie à la National Intelligence University et est également titulaire d'une licence en justice pénale.

Uwe Huismann – *Directeur général, ministère fédéral des Transports et des Infrastructures numériques (Allemagne)*

Uwe Huismann a étudié dans le domaine ferroviaire à Cologne, Mayence et Hanovre. Il a rejoint le ministère fédéral allemand des Transports en 1992, a travaillé pendant cinq ans à la Commission européenne à Bruxelles, puis est revenu au Ministère, cette fois à la division du transport aérien.

Ces dernières années, il a travaillé sur un certain nombre de questions, pour la plupart non techniques, ayant trait à la politique en matière de transport aérien et à la négociation d'accords internationaux de transport aérien (bilatéraux et multilatéraux). Depuis 2018, il est responsable de la gestion des aspects liés à la sécurité dans les zones de conflit internationales. Il vit à Bonn et parle allemand, français et anglais.

Roman Karasev – *Contrôleur principal de la circulation aérienne pour la zone de manœuvre de l'aérogare de Tbilissi, Sakaeronavigatsia Ltd (Géorgie)*

Roman Karasev a plus de 14 ans d'expérience en tant que contrôleur opérationnel de la circulation aérienne, ayant travaillé, entre autres, sur l'approche de Tbilissi, la tour de Tbilissi, l'approche de Batoumi et la tour de Batoumi.

Il a également été responsable de l'instruction théorique et pratique sur les services de la circulation aérienne, membre du Conseil des instructeurs sur les services de la circulation aérienne en Géorgie, directeur adjoint de l'Association des contrôleurs de la circulation aérienne de Géorgie, membre du Conseil de surveillance du fonds de pension de Sakaeronavigatsia et membre du Comité technique et opérationnel de la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien.

Roman est né dans la ville côtière de Batoumi, en Géorgie. Il vit actuellement à Tbilissi, la capitale du pays.

Jeroen Kruse – *Fédération internationale des associations de pilotes de ligne*

Jeroen Kruse est titulaire d'une maîtrise ès sciences en intelligence artificielle et pilote des avions depuis l'an 2000. Il est actuellement copilote d'avions Boeing 777 et 787 pour la compagnie aérienne KLM Royal Dutch Airlines.

Depuis 2008, il représente des pilotes dans le domaine de la sécurité aérienne, que ce soit aux Pays-Bas, en Europe ou dans le monde entier. Il représente aujourd'hui la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), en tant que président de son Comité de sécurité.

Marco Merens – *Chef par intérim, Coordination et mise en œuvre des programmes*

Marco Merens est titulaire d'une maîtrise en génie aérospatial, aéronautique et astronautique. Il a commencé sa longue et brillante carrière il y a près de 20 ans dans son pays natal, le Luxembourg, au CAA, qui l'a mené par la suite à son poste actuel à l'OACI.

Sa formation en mathématiques appliquées, son esprit curieux, sa passion pour la création, la transformation, l'innovation et l'IA ainsi que son goût pour l'aventure lui ont permis de contribuer à l'avenir de l'aviation.

Après l'apparition de la COVID-19, Marco et son équipe, aux possibilités limitées, ont pu immédiatement rassembler et mettre en commun leurs connaissances, leur expertise, leur expérience et leur passion pour travailler à la création de nombreuses plateformes afin de fournir aux États membres et à l'industrie aéronautique les données et informations précises et opportunes dont ils avaient tant besoin.

Maximilian Merz – *Chef de l'unité d'évaluation des menaces et des risques, Office fédéral de l'aviation civile (Allemagne)*

Maximilian Merz est un directeur de compagnie aérienne expérimenté dans le domaine de l'intelligence des données (Air Berlin), mais aussi un pilote professionnel et privé.

Depuis 2020, il est le chef de l'unité d'évaluation des menaces et des risques à l'Office fédéral de l'aviation civile (Luftfahrt-Bundesamt, LBA). Cette unité a été créée par le LBA en novembre 2018. À ce titre, il est responsable de l'évaluation des risques pour les opérations d'aéronefs civils au-dessus, à proximité ou dans des zones de conflit. Il dirige actuellement quatre membres du personnel possédant les qualifications suivantes :

- une licence de pilote de ligne;
- une maîtrise universitaire dans un domaine pertinent.

Wendy Nixon – *Direction générale, Sûreté aérienne, Transports Canada*

Wendy Nixon est titulaire d'un baccalauréat en études canadiennes de l'Université d'Ottawa et d'une maîtrise en administration publique de l'Université Queen's. Tout au long de sa carrière, elle a occupé divers postes liés à la gestion réglementaire et opérationnelle.

Au cours des dernières années, elle a travaillé dans les secteurs de la sûreté aérienne et de la sûreté maritime à Transports Canada. Elle a été directrice, Élaboration des programmes de sûreté aérienne, à Transports Canada, poste dans le cadre duquel elle a été responsable du Programme de sûreté du fret aérien du Canada et de l'élaboration des systèmes de gestion de la sûreté jusqu'en septembre 2017. Depuis octobre 2017, elle occupe le poste de directrice générale de la Sûreté aérienne à Transports Canada.

James M. Reeves – *Conseiller principal en aviation, département d'État des États-Unis*

Le commandant James Reeves est officier de marine et conseiller militaire du Groupe de travail interagences sur les MANPADS au sein du département d'État des États-Unis. Dans son rôle de conseiller principal en aviation, il supervise la mise en œuvre des programmes internationaux de formation contre la prolifération des MANPADS et les activités de mobilisation en matière de sûreté aérienne. Son parcours comprend 14 ans d'expérience de vol militaire.

Nicholas Robinson – *Directeur général, Aviation civile, Transports Canada*

Nicholas Robinson est directeur général de l'Aviation civile à Transports Canada. À ce titre, il est responsable de la conception et du maintien d'un programme national d'aviation civile au moyen de politiques, de lignes directrices, de règlements, de normes et d'initiatives d'information et de sensibilisation, afin de répondre aux priorités de Transports Canada en matière de sécurité. Le programme réglemente toutes les facettes de l'industrie aéronautique au Canada, y compris les produits aéronautiques, la délivrance des licences au personnel, la formation, les règles d'exploitation et de vol, les aéroports, les services aériens commerciaux, l'aviation générale et la navigation.

Avant de rejoindre à Transports Canada, il était directeur général de la Politique stratégique et des Affaires gouvernementales à la Gendarmerie royale du Canada, où il était chargé de fournir des conseils stratégiques et un soutien au ministre fédéral de la Sécurité publique et au commissaire de la GRC. À ce titre, il a donné des conseils sur des questions telles que la gestion des enjeux horizontaux, ainsi que sur les politiques et les priorités qui ont eu une incidence sur la sécurité publique. Dans le cadre de ses fonctions, il a dirigé le projet de transformation du programme de police fédérale de la GRC pour répondre à la nature évolutive de la sécurité nationale et des risques pour la sécurité publique. Auparavant, il a travaillé au Bureau du Conseil privé du gouvernement du Canada, où il était chargé de conseiller le gouvernement et son Cabinet sur des questions liées à la sécurité publique, à la justice et aux anciens combattants.

Mario Saucier – *Consultant, Transports Canada*

Mario Saucier a obtenu un diplôme de l'École nationale d'aéronautique de Saint-Hubert (Québec) en 1981, avec une spécialisation en technologie d'avionique. Il est entré au service de Transports Canada en 1982 et a occupé plusieurs postes ayant comporté de plus en plus de responsabilités au sein de la Direction générale du système de navigation aérienne jusqu'en 1996 et au sein de NAV CANADA en 1997.

En 2003, il a accepté le poste de chef, Technologie de sécurité à la Direction générale de la Sûreté et des préparatifs d'urgence de Transports Canada. En 2009, il a été nommé au poste de directeur, Technologie de la sûreté aérienne, et en juillet 2014, il a été promu au poste de directeur exécutif, Opérations de sûreté aérienne. Il était responsable de l'élaboration et du maintien du programme canadien de surveillance réglementaire de la sûreté aérienne, y compris l'établissement des normes de rendement pour la technologie de sécurité déployée dans les aéroports canadiens.

Au cours de sa dernière année à Transports Canada, avant de quitter la fonction publique, il a occupé le poste de directeur des projets spéciaux, gérant le Programme de protection des passagers amélioré et travaillant avec d'autres ministères pour évaluer la mise en œuvre de l'identité numérique des passagers et de la technologie biométrique dans les aéroports. En tant que dernière mission de projet, il dirigeait une équipe de travail chargée d'examiner l'incident relatif à l'abattage du PS752 et d'élaborer une stratégie et des mesures pour empêcher qu'un événement aussi tragique ne se reproduise plus.

Lauren Temmermand – *Spécialiste des affaires étrangères, Federal Aviation Administration (États-Unis)*

Lauren Temmermand est spécialiste des affaires étrangères au Bureau des affaires internationales de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. Elle est présidente du Groupe de travail de la FAA sur les interventions de crise pour les situations potentiellement dangereuses à l'extérieur des États-Unis. À ce titre, elle coordonne l'action de la FAA pour lutter contre les risques pesant sur l'aviation civile américaine dans des zones de conflit et à proximité de celles-ci. Elle possède 17 ans d'expérience dans le domaine de la sûreté et de la sécurité aériennes au sein de la FAA et de la Transportation Security Administration.

Daniel Vaca Jr. – *Responsable, Harmonisation de l'ATM et politique mondiale, Association du transport aérien international (IATA)*

Daniel Vaca Jr. est responsable de l'harmonisation de la gestion du trafic aérien (ATM) et de la politique mondiale au sein du groupe Infrastructure de la division Sécurité et opérations aériennes de l'IATA. Depuis qu'il a rejoint l'IATA en 2018, il est responsable des activités liées aux politiques et procédures internationales de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), soutenant les améliorations opérationnelles mondiales des compagnies aériennes et des FSNA, en mettant l'accent sur la gestion des courants de trafic aérien (ATFM) et la gestion de crise.

Expert dans le domaine des services de navigation aérienne avec plus de 28 ans d'expérience dans les opérations de contrôle de la circulation aérienne de l'aviation civile et militaire, tant au niveau des aérogares que des sièges des organisations, il a été chargé de soutenir et de gérer de nombreux projets dans de nombreuses parties du monde, ainsi que de travailler avec de nombreuses organisations internationales, y compris l'OACI, l'OTAN et la CANSO. Sa vaste expérience comprend l'élaboration et la présentation de plans, de programmes et de politiques d'aviation, la mise en œuvre de programmes soutenant les services de navigation aérienne et, ayant pris sa retraite de l'armée, son expérience comprend les opérations, les politiques, les procédures et les stratégies de contrôle de la circulation aérienne militaire.

Matthew Vaughan – *Directeur, Sûreté aérienne et cybersécurité, Association du transport aérien international (IATA)*

Matthew Vaughan est chargé de diriger les efforts internationaux de l'IATA en matière de sûreté aérienne et de cybersécurité, tout en occupant la fonction de secrétaire du Conseil consultatif sur la sécurité (CCS), faisant rapport au Conseil des gouverneurs de l'IATA. Auparavant, il a travaillé pour Etihad Airways, le transporteur aérien national des Émirats arabes unis, pendant plus de huit ans, dont il a passé les cinq dernières années en tant que responsable de la sûreté aérienne.

Il possède plus de 20 ans d'expérience dans la gestion de la sécurité, acquise à des postes dans des organismes d'application de la loi, au sein du gouvernement fédéral et dans le secteur privé. Il a passé une grande partie de sa carrière jusqu'à présent au Moyen-Orient, développant un intérêt, tant sur le plan professionnel qu'universitaire, pour l'utilité des modèles de risque intégrés et la continuité de l'aviation civile.

S'appuyant directement sur son expérience au sein d'Etihad Airways, son instinct pour soutenir la prise de décision en matière de risque au niveau de la direction continue de se manifester face à une menace en constante évolution pour l'aviation civile. Pour relever ce défi, son rôle auprès de l'IATA est stratégiquement fondé sur la promotion de la conformité de base aux normes de sûreté aérienne et aux pratiques recommandées. De plus, il tire parti d'une approche tous risques fondés sur les risques grâce à l'analyse stratégique des menaces et à la planification de la continuité des activités dans un secteur à haut risque et à haute fiabilité.

Auparavant, il a travaillé comme agent de police en Nouvelle-Galles du Sud (Sydney, Australie), une expérience qui a débouché par la suite sur un poste lié à la gestion de la sécurité nationale au sein du gouvernement australien (Canberra, Australie). L'équilibre de sa carrière dans la sécurité gouvernementale l'a conduit à occuper un poste de gestionnaire de projets nationaux chez DHL Express, puis un poste de consultant chez GHD Pty Ltd, une entreprise basée à la fois en Arabie saoudite et à Dubaï, aux Émirats arabes unis.

Nico Voorbach – *Directeur des affaires de l'OACI, Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)*

Nico Voorbach a commencé sa carrière comme policier aux Pays-Bas. En 1987, il est devenu pilote de police au sein de la police nationale néerlandaise. En 1992, il a rejoint la compagnie aérienne KLM Royal Dutch Airlines. Chez KLM, il a piloté plusieurs types d'avions, et il a mis fin à sa carrière de pilote sur le Boeing 777 en 2016.

Dès 1999 à 2010, il a fait partie du Comité de sécurité de l'IFALPA en tant que vice-président et président.

En février 2011, il a été élu président de l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), représentant plus de 38 000 pilotes en Europe. Au sein du conseil d'administration de l'ECA, il était directeur exécutif responsable de la sûreté aérienne, des relations extérieures, du dialogue social et des questions juridiques. Depuis 2016, il est directeur des affaires OACI à la CANSO. Les entreprises membres de la CANSO assurent près de 90 % du trafic aérien mondial. Nico est responsable des relations entre la CANSO et l'OACI. Il est l'observateur de la CANSO auprès du Conseil de l'OACI, de la Commission de navigation aérienne et de plusieurs groupes d'experts de l'OACI. Il coordonne toutes les données fournies par la CANSO et ses membres à l'OACI.