



# Plan national de sécurité aérienne du Canada (C-NASP)



Transports  
Canada

Transport  
Canada

Canada 

Cette publication présente le Plan national de sécurité aérienne du Canada, qui décrit la stratégie du Canada à l'égard de la gestion des risques pour la sécurité aérienne et de l'amélioration de la sécurité aérienne.

*Also available in English under the heading: Canadian National Aviation Safety Plan (C-NASP)*

Transports Canada autorise la copie et la reproduction du contenu de cette publication pour un usage personnel et public non commercial. Les utilisateurs sont tenus de reproduire les documents avec exactitude, d'identifier Transports Canada comme étant la source et de ne pas présenter leur version comme une version officielle ou comme ayant été produite avec l'aide ou l'approbation de Transports Canada.

Pour demander l'autorisation de reproduire le contenu de cette publication à des fins commerciales, veuillez remplir le formulaire Web à la page <https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/demande-affranchissement-droit-auteur> ou écrire au [TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca](mailto:TCcopyright-droitdauteurTC@tc.gc.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Transports Canada

330, rue Sparks

Ottawa (Ont.) Canada K1A 0N5

Téléphone : 1-866-995-9737 TTY : 1-888-675-6863

© Sa Majesté le Roi du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2026.

No au catalogue T52-4/313-2026F-PDF (PDF électronique, français)

No au catalogue T52-4/313-2026E-PDF (PDF électronique, anglais)

TP 15706F

ISBN 978-0-662-03995-2

## CONTENU

Reconnaissance territoriale .....	6
Déclaration du directeur général de l'Aviation civile.....	7
Introduction.....	8
Le contexte du C-NASP .....	9
Programme national de sécurité du Canada.....	9
Rôles et responsabilités .....	11
Transports Canada, Aviation civile .....	11
Ministère de la Défense nationale .....	11
Bureau de la sécurité des transports du Canada .....	11
Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada.....	12
L'aviation au Canada.....	12
Aperçu de l'aviation au Canada.....	12
Cadre juridique et opérationnel.....	13
Événements aéronautiques et victimes .....	13
Stratégie relative à la sécurité aérienne .....	14
Initiatives d'amélioration de la sécurité .....	17
Catégories de risques liés à la sécurité opérationnelle .....	18
Catégories de risques élevés (HRC).....	19
HRC 1 – Perte de contrôle en vol (LOC-I).....	19
HRC 2 – Collision en vol/perte d'espacement (MAC).....	20
HRC 3 – Impact sans perte de contrôle (CFIT) .....	22
HRC 4 – Défaillance de composant de système (SCF) .....	23
HRC 5 – Sortie de piste (RE).....	25
Autres catégories de risques (ORC) .....	27
ORC 1 – Collision avec des obstacles au décollage et à l'atterrissage (CTOL) .....	27

ORC 2– Incursions sur piste (RI).....	28
Problèmes de sécurité opérationnelle (OPS-SI) .....	30
OPS-SI 1 – Sécurité de l’aviation générale .....	30
OPS-SI 2 – Sécurité du taxi aérien .....	32
OPS-SI 3 – Passagers indisciplinés .....	34
OPS-SI 4 – Nouveaux venus .....	35
Problèmes de sécurité organisationnelle (ORG-SI) .....	38
ORG-SI 1 – Mise en œuvre uniforme des normes et pratiques recommandées (SARP) de l’OACI à l’échelle nationale .....	38
ORG-SI 2 – Capacités de renseignement de sécurité .....	40
ORG-SI 3 – Obligations relatives au SGS .....	42
ORG-SI 4 – Gouvernance du Programme national de sécurité (PNS) du Canada .....	43
ANNEXE – Améliorations prévues et surveillance de la sécurité .....	46
IAS en lien avec la HRC-1 : Perte de contrôle en vol (LOC-I).....	46
IAS en lien avec la HRC-2 : Collision en vol/perde d’espace (MAC) .....	48
IAS en lien avec la HRC-3 : Impact sans perte de contrôle (CFIT).....	50
IAS en lien avec la HRC-4 : Défaillance de composant de système (SCF) .....	51
IAS en lien avec la HRC-5 : Sortie de piste (RE) .....	53
IAS en lien avec la ORC-1 : Collision avec des obstacles au décollage et à l’atterrissage (CTOL) .....	55
IAS en lien avec la ORC-2 : Incursions sur piste (RI).....	57
IAS en lien avec les OPS-SI 1 : Sécurité de l’aviation générale .....	58
IAS en lien avec les OPS-SI 2 : Sécurité du taxi aérien .....	59
IAS en lien avec les OPS-SI 3 : Incidents mettant en cause des passagers indisciplinés.....	60
IAS en lien avec les OPS-SI 4 : Nouveaux venus .....	62
IAS en lien avec les ORG-SI 1 : Mise en œuvre uniforme des SARP de l’OACI .....	64
IAS en lien avec les ORG-SI 2 : Capacités de renseignement de sécurité .....	66
IAS en lien avec les ORG-SI 3 : Obligations relatives au SGS .....	68

IAS en lien avec les ORG-SI 4 : Gouvernance du Programme national de sécurité du Canada . 72

# Reconnaissance territoriale

Le Canada reconnaît respectueusement la relation fondée sur la connaissance culturelle et la préservation de la culture que les Premières Nations, les Inuit et les Métis entretiennent traditionnellement avec la terre, l'eau et le ciel.

L'aviation joue un rôle essentiel pour de nombreuses collectivités autochtones, en particulier celles qui vivent dans des régions éloignées, nordiques et accessibles par avion, où le transport aérien est souvent le seul lien fiable pour accéder à des services comme les soins de santé et l'éducation, et pour assurer la sécurité alimentaire et les interventions en cas d'urgence.

Les populations autochtones utilisent le système aérien et sont des partenaires importants pour le maintenir sécuritaire et durable.

# Déclaration du directeur général de l'Aviation civile

J'ai le plaisir de publier le premier Plan national de la sécurité aérienne du Canada (C-NASP). Le Plan définit la stratégie du Canada à l'égard de la gestion des risques pour la sécurité aérienne, de l'amélioration du rendement de la sécurité aérienne et de la surveillance des progrès accomplis dans la réalisation de ces objectifs.

Cette initiative est dirigée par Transport Canada, Aviation Civile (TCAC), avec la contribution et le soutien de nos intervenants et nos partenaires nationaux, y compris :

- le Bureau de la sécurité des transports du Canada;
- NAV CANADA;
- le ministère de la Défense nationale; et
- les groupes et les associations de l'industrie.

Ce plan décrit les enjeux les plus importants pour la sécurité aérienne au Canada, les améliorations prévues en matière de sécurité pour y répondre et la manière dont nous mesurerons les résultats.

Le C-NASP constituera un outil important dans le cadre du Programme national de sécurité du Canada. Il nous aidera à définir les priorités d'amélioration en matière de sécurité dans l'ensemble du système de l'aviation civile, suscitera d'importantes discussions sur les secteurs dans lesquels les efforts doivent être concentrés et permettra de mieux faire connaître les initiatives en matière de sécurité. Le C-NASP contribuera ainsi à la création d'une culture positive de la sécurité en favorisant le leadership, la collaboration et l'innovation qui permettront de rendre le système d'aviation canadien de plus en plus sécuritaire.

Nous vous remercions de votre engagement. Continuons à travailler ensemble pour améliorer la sécurité aérienne au Canada.

Félix Meunier

Directeur général

Aviation civile

# Introduction

Le Plan national de la sécurité aérienne du Canada (C-NASP) présente la stratégie du Canada à l'égard de la gestion des risques pour la sécurité aérienne et de l'amélioration de la sécurité aérienne. Il relève les problèmes de sécurité prioritaires, définit des objectifs clairs et décrit des initiatives ciblées pour améliorer le rendement en matière de sécurité dans l'ensemble du système d'aviation. Le plan repose sur cinq principes :

- une culture positive et proactive de la sécurité;
- l'engagement de la direction;
- la gestion des risques pour la sécurité;
- la collaboration dans l'ensemble du milieu de l'aviation; et
- l'amélioration continue des normes et des pratiques de sécurité et de la surveillance de la sécurité.

Le Plan décrit les enjeux de sécurité les plus importants pour le Canada. Il s'appuie sur des stratégies de sécurité internationales et régionales pour orienter ce travail, notamment le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le plan régional de sécurité de l'aviation de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale et des Caraïbes.

Le Plan aligne les mesures du Canada sur les priorités mondiales et régionales. Pour ce faire, il définit des initiatives d'amélioration de la sécurité afin de s'attaquer aux enjeux de sécurité les plus importants au Canada.

Ce plan sera revu et mis à jour conformément au cycle de publication triennal du GASP de l'OACI. Des mises à jour seront publiées environ un an après chaque nouvelle édition du GASP. Cela permettra de maintenir le Plan du Canada à jour et aligné sur les changements dans le secteur de l'aviation.

## Le contexte du C-NASP

Le Plan national de la sécurité aérienne du Canada (C-NASP) s'aligne sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale et sur le plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) de l'Amérique du Nord, de l'Amérique centrale et des Caraïbes. Il soutient la coopération dans le cadre des efforts nationaux et régionaux en matière de sécurité.

Le C-NASP s'appuie également sur les stratégies du gouvernement du Canada liées à la modernisation des transports nationaux, les plans d'action pour le climat et l'environnement, les stratégies d'innovation et de transformation numérique, et les cadres liés aux infrastructures essentielles et à la sécurité. Cette cohérence assure que les mesures liées à la sécurité de l'aviation appuient les grands objectifs nationaux.

<b>GASP</b>	<p>Feuille de route à l'intention des États afin d'assurer la sécurité aérienne. Elle comprend l'élaboration de cadres réglementaires solides, la promotion de cultures axées sur la sécurité, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité et le partage efficace d'information sur la sécurité entre les intervenants concernés.</p> <p><a href="#">Plus d'information sur le GASP<sup>1</sup></a></p>
↓	
<b>RASP</b>	<p>Énonce l'orientation stratégique de la gestion de la sécurité à l'échelle régionale, en tenant compte de la diversité des préoccupations, des priorités et des conditions opérationnelles de chaque région et de chaque État en matière de sécurité.</p> <p><a href="#">Plus d'information sur le RASP<sup>2</sup></a></p>
↓	
<b>PNSA</b>	<p>Plan national conçu pour aider les États membres de l'OACI à gérer de façon systématique les risques pour la sécurité aérienne et à améliorer la sécurité aérienne dans leur territoire.</p> <p><a href="#">Plus d'information sur les PNSA et leur lien avec le GASP et les RASP<sup>3</sup></a></p>

## Programme national de sécurité du Canada

Le Programme national de sécurité (PNS) du Canada est un ensemble intégré de lois, de règlements et d'activités visant à gérer la sécurité aérienne au Canada. Il fournit une approche systématique à l'égard de la détermination des dangers, de l'analyse des risques, de l'atténuation

<sup>1</sup> Disponible en anglais seulement.

<sup>2</sup> Idem

<sup>3</sup> Idem

des risques et de la surveillance du rendement, conformément à l'Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le PNS établit des indicateurs et des objectifs de rendement en matière de sécurité. Il exige également de présenter des rapports réguliers à l'OACI pour assurer que le Canada remplit ses obligations internationales en matière de gestion de la sécurité au titre de l'Annexe 19.

Le C-NASP est un outil essentiel pour la mise en œuvre du PNS qui stimule les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) nationales et renforce l'engagement du Canada à l'égard des normes de sécurité les plus élevées.

[Obtenir plus d'information sur le Programme national de sécurité du Canada](#)

# Rôles et responsabilités

Le Programme national de sécurité (PNS) et le Plan national de la sécurité aérienne du Canada (C-NASP) couvrent le système de l'aviation civile du Canada. Transports Canada, Aviation civile (TCAC) dirige l'élaboration et l'amélioration continue du C-NASP en collaboration avec un éventail de partenaires des secteurs public et privé. Les IAS sont mises en œuvre par TCAC et les organisations de l'aviation canadiennes conformément à des responsabilités définies. Les progrès et le rendement à l'égard des risques sont surveillés par l'intermédiaire de structures de gouvernance nationales, notamment le Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada (Conseil consultatif du PNS). La responsabilité stratégique incombe au directeur général de l'Aviation civile, qui joue le rôle de cadre responsable et de gestionnaire supérieur responsable.

Principaux intervenants ayant contribué au C-NASP :

- TCAC;
- ministère de la Défense nationale;
- Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST);
- NAV CANADA;
- Conseil consultatif du PNS; et
- les partenaires de l'industrie, par l'intermédiaire de divers forums d'échange d'information sur la sécurité.

Nous remercions sincèrement tous les intervenants pour leur aide dans l'élaboration de ce plan. Votre engagement et votre travail jouent un rôle essentiel dans l'amélioration de la sécurité aérienne au Canada.

## Transports Canada, Aviation civile

La Direction générale de l'aviation civile de Transports Canada supervise l'aéronautique civile au Canada et est responsable du système national de surveillance de la sécurité. TCAC veille au respect de la Convention de Chicago et met en place les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

## Ministère de la Défense nationale

Le ministère de la Défense nationale (MDN) joue un rôle important dans le système d'aviation canadien, en particulier lorsque les activités de l'aviation militaire et de l'aviation civile se chevauchent. L'inclusion du MDN dans ce plan contribue à améliorer la sécurité en soutenant la coordination dans l'espace aérien partagé, les aéroports à usage commun et d'autres secteurs d'activité conjointe.

## Bureau de la sécurité des transports du Canada

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) enquête sur les événements de l'aviation civile survenus au Canada et dans les zones relevant du contrôle de la circulation aérienne canadien. Il peut également enquêter sur des événements survenus à l'étranger s'ils mettent en

cause un aéronef exploité par une personne titulaire d'un document d'aviation canadien en vertu de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada :

- mène des enquêtes indépendantes;
- rend compte publiquement des enquêtes, des facteurs de causalité ou des facteurs qui ont contribué à l'événement et des lacunes en matière de sécurité qui doivent être corrigées;
- formule des recommandations visant à éliminer ou à réduire les lacunes en matière de sécurité constatées au cours des enquêtes et en assure le suivi;
- recueille des données sur les accidents et les incidents d'aviation au Canada.

Les renseignements du BST jouent un rôle essentiel dans la détermination, l'évaluation et la priorisation des risques dans le contexte canadien. Les recommandations et les éléments de la liste de surveillance du BST ont également inspiré de nombreuses initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce plan.

## Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada

Le Conseil réunit les organismes de réglementation, les organismes gouvernementaux et les intervenants de l'industrie concernés par la sécurité aérienne au Canada. Il coordonne les travaux relatifs au Programme national de sécurité du Canada, favorise la communication, évite les chevauchements et encourage une action efficace.

Le Conseil formule des avis et des recommandations à Transports Canada relativement à ce plan. Le directeur général de l'Aviation civile approuve les mises à jour et, le cas échéant, les transmet aux cadres supérieurs ou au ministre aux fins d'approbation.

## L'aviation au Canada

### Aperçu de l'aviation au Canada

Le système de l'aviation civile du Canada est vaste et complexe. Les intervenants collaborent pour assurer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans l'ensemble du pays.

Le tableau ci-dessous présente quelques [chiffres clés du système d'aviation canadien](#) sur l'exercice financier 2024-2025.

Aviation civile et drones	Nombre
Aéronefs immatriculés au Canada	37 290
Pilotes titulaires d'une licence	25 007
Techniciens d'entretien d'aéronefs	16 234
Organismes de maintenance agréés	861
Transporteurs aériens en activité	1 781
Aérodromes certifiés (aéroports + héliports)	554

<a href="#">Drones immatriculés (systèmes d'aéronefs télépilotés [SATP])</a>	114 580
Certificats de pilote en opérations de base délivrés (drones)	95 097
Certificats de pilote en opérations avancées délivrés (drones)	12 095
<a href="#">Mouvements d'aéronefs dans les grands aéroports et dans certains petits aéroports</a>	2 184 609

## Cadre juridique et opérationnel

La [Loi sur l'aéronautique](#) est la principale loi habilitante du Canada dans le domaine de l'aviation. Elle permet au gouvernement du Canada de créer et d'actualiser la réglementation nécessaire à la mise en place des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les lois connexes comprennent ce qui suit :

- la [Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada](#);
- la [Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports](#); et
- la [Loi sur la protection des renseignements personnels](#).

Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) met en œuvre les SARP de l'OACI dans des secteurs clés, notamment l'octroi de licences, la navigabilité, les opérations de vol et les services de la circulation aérienne.

TCAC s'acquitte des obligations du Canada envers l'OACI. Nous suivons les modifications apportées aux Annexes de l'OACI et participons aux groupes de travail de l'OACI et aux organismes de sécurité régionaux.

Le Canada fait l'objet d'une surveillance dans le cadre du [Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue \(USOAP-CMA\)](#).

## Événements aéronautiques et victimes

Le Canada a réalisé des progrès constants en matière de sécurité aérienne, grâce aux avancées technologiques, à un système réglementaire solide et à la promotion continue de la sécurité. Malgré les progrès réalisés pour améliorer la sécurité aérienne au Canada, il importe de reconnaître que, comme dans tout système complexe, des accidents et des incidents peuvent tout de même se produire.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) surveille les statistiques sur les accidents et les incidents d'aviation au Canada. Plus d'information sur [le résumé statistique de 2024](#) du BST.

Bien que le taux d'accidents au Canada, mesuré par rapport au nombre total de mouvements d'aéronefs, demeure près des faibles taux historiques et que les taux d'accidents mortels et de décès demeurent stables, il reste du travail à faire pour améliorer davantage la situation et faire en sorte que le Canada continue à bénéficier de ce niveau élevé de sécurité aérienne.

# Stratégie relative à la sécurité aérienne

## Problèmes, cibles et objectifs nationaux de sécurité

Les initiatives de sécurité des sections 3 à 5 du C-NASP sont axées sur quatre secteurs nationaux de la sécurité aérienne :

- **Catégories de risques élevés (HRC)** : Cinq catégories d'événements considérées à l'échelle mondiale et au Canada comme nécessitant des efforts coordonnés en matière de sécurité. Il s'agit des risques opérationnels les plus urgents sur la base des données d'accidents, de leur gravité et des tendances émergentes.
- **Autres catégories de risques (ORC)** : Deux catégories d'événements supplémentaires qui présentent un risque plus faible mais qui bénéficieraient de mesures d'atténuation supplémentaires. Elles correspondent à d'autres risques opérationnels importants sur la base des données d'accidents, de leur gravité et des tendances émergentes.
- **Problèmes de sécurité opérationnelle (OPS)** : Quatre secteurs de l'industrie ou problèmes qui ont été relevés comme nécessitant un effort coordonné pour s'attaquer aux risques existants ou émergents. Ils correspondent à des menaces propres aux secteurs ou émergentes qui nécessitent des mesures d'atténuation ciblées de la part de divers intervenants.
- **Problèmes de sécurité organisationnelle (ORG)** : Quatre secteurs qui ont été relevés comme étant importants pour soutenir les efforts du Canada en vue de renforcer son programme national de sécurité. Ils correspondent aux lacunes systémiques, comme les défis de la surveillance ou le manque d'uniformisation de la réglementation, qui nuisent à la capacité nationale de gérer les risques de manière efficace.

Ces catégories assurent que le C-NASP est fondé sur des données probantes, qu'il tient compte des réalités opérationnelles et des catalyseurs systémiques et qu'il est conforme aux obligations du Canada au titre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de l'Annexe 19 de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Les tableaux ci-dessous expliquent comment nous avons choisi les catégories et les problèmes.

### Catégories de risques liés à la sécurité opérationnelle

Catégories de risques élevés (HRC)	Autres catégories de risques (ORC)
<p>Les catégories de risques élevés (HRC) sont issues du travail de gestion des risques pour la sécurité réalisé au Canada, notamment le processus de gestion stratégique des risques pour la sécurité de TCAC. Ce processus permet de relever, d'évaluer, de prioriser et de gérer les risques pour la sécurité dans l'ensemble du système de l'aviation civile du Canada.</p> <p>Nous utilisons les critères suivants pour relever les HRC nationaux du Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ nombre d'accidents</li> <li>→ taux d'accidents</li> <li>→ nombre d'événements</li> </ul>	<p>Les autres catégories de risques (ORC) sont différentes des HRC en raison de leur profil de risque.</p> <p>Les ORC peuvent afficher des taux d'accidents ou de décès plus faibles, mais sont tout de même suffisamment fréquentes ou graves pour exiger des mesures.</p> <p>Nous utilisons les critères suivants pour relever les ORC du Canada :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ les données sur les accidents et les incidents</li> <li>→ les tendances dangereuses et les problèmes de sécurité émergents</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>→ taux de mortalité</li><li>→ blessures mineures</li><li>→ blessures graves</li><li>→ décès</li><li>→ gravité de l'événement</li><li>→ éléments de la liste de surveillance du BST</li><li>→ score du registre des risques</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>→ l'analyse des environnements opérationnels, par exemple :<ul style="list-style-type: none"><li>○ la congestion</li><li>○ les conditions météorologiques et de visibilité</li><li>○ les pannes de communication</li></ul></li><li>→ les consultations avec l'industrie et les intervenants</li><li>→ l'orientation du Doc 10131 de l'OACI sur la manière d'établir les priorités (voir les sections 4.3.4 et 4.3.5)</li></ul>
--	--

## Problèmes de sécurité opérationnelle (OPS)

Les problèmes de sécurité opérationnelle (OPS-SI) sont des problèmes de sécurité qui concernent des contextes opérationnels ou des segments précis du système de l'aviation civile. Ces problèmes peuvent entraîner un éventail de résultats dangereux.

Les critères utilisés pour relever les OPS-SI au Canada sont les suivants :

- les tendances en matière d'accidents et d'événements, en particulier dans des secteurs précis comme les opérations de taxi aérien ou l'aviation générale;
- les données provenant du système de gestion de la sécurité (SGS) des fournisseurs de services;
- les facteurs de risque propres au secteur, par exemple les défis opérationnels auxquels sont confrontés les exploitants de taxis aériens (par exemple, les vols en région éloignée, l'infrastructure limitée);
- les enquêtes et les recommandations indépendantes en matière de sécurité, par exemple celles du Bureau de la sécurité des transports du Canada;
- les dangers, les menaces ou les comportements émergents, par exemple l'augmentation des incidents mettant en cause des passagers indisciplinés ou les défis d'intégration liés aux drones et aux technologies de mobilité avancée;
- la contribution des intervenants, y compris les consultations de l'industrie et les forums sur la sécurité;
- l'alignement sur les directives de l'OACI, en particulier sur les sections 4.3.4 et 4.3.5 du Doc 10131 de l'OACI, qui mettent l'accent sur la priorisation des risques en fonction de considérations à la fois quantitatives et qualitatives.

## Problèmes de sécurité organisationnelle (ORG)

Les problèmes de sécurité organisationnelle (ORG) sont des menaces ou des dangers systémiques liés à la gouvernance ou à l'échelle de l'infrastructure qui ont une incidence sur la capacité de l'État à gérer la sécurité aérienne. Les problèmes de sécurité ORG ciblent les catalyseurs de la sécurité, comme l'alignement réglementaire, l'infrastructure de données et la gouvernance de la surveillance de la sécurité.

Nous utilisons les critères suivants pour relever les ORG au Canada :

- les conclusions du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) et de l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- les activités de détermination des risques et d'assurance qualité du Programme au sein de Transports Canada;
- les lacunes ou les défis liés à la surveillance de la sécurité, à la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS), à la modernisation de la réglementation ou à la gestion de l'information;
- l'alignement sur les objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier ceux du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, comme l'amélioration du rendement du PNS et la prise de décision fondée sur les données;
- la mobilisation des intervenants et des groupes consultatifs comme le Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada (Conseil consultatif du PNS);
- les lacunes législatives, comme la nécessité d'adopter des dispositions relatives à la protection des données pour soutenir la déclaration volontaire.

## Initiatives d'amélioration de la sécurité

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) sont des mesures visant à corriger les problèmes de sécurité ou à s'y attaquer dans le cadre du C-NASP. Elles reposent sur des données et sur des analyses.

Les IAS s'appuient sur des renseignements provenant de ce qui suit :

- les approches du GASP, des RASP et d'autres États;
- les éléments de la liste de surveillance et d'autres recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada qui découlent d'enquêtes sur les incidents et les accidents;
- le processus de gestion des risques pour la sécurité et les systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité au Canada;
- les travaux effectués par les fournisseurs de services dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SGS).

Les IAS peuvent inclure des activités comme :

- la réglementation;
- l'élaboration de politiques;
- des activités de surveillance ciblées;

- l'analyse des données sur la sécurité et la recherche;
- la promotion de la sécurité et la sensibilisation à la sécurité;
- les améliorations du Programme national de sécurité (PNS).

L'annexe présente l'ensemble des IAS et explique comment nous suivons les progrès réalisés à leur égard.

## Catégories de risques liés à la sécurité opérationnelle

Cette section présente les cinq catégories de risques élevés (HRC) et les deux autres catégories de risques (ORC) incluses dans ce plan. Elle explique pourquoi elles y sont incluses, décrit comment elles se manifestent au Canada et présente des mesures visant à améliorer la sécurité dans ces secteurs.

Pour comprendre le contexte canadien, nous avons examiné les événements à signaler du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) au cours des cinq dernières années complètes (2020-2024). Nous avons utilisé les catégories de types d'événements établies par l'[Équipe de taxonomie commune CAST/OACI \(CICTT\)](#). Le BST attribue ces catégories et les enregistre dans le Système d'information sur la sécurité aérienne (SISA).

Deux examens ont été réalisés :

- **Fréquence des événements et analyse par secteur** : Nous avons examiné la fréquence des types d'événements et les secteurs dans lesquels ils se produisent. Nous avons relevé les secteurs par type d'activité et marque d'aéronef. Cela comprend l'aviation de loisir pour tous les aéronefs immatriculés à titre privé ou les sous-parties du RAC concernant les aéronefs immatriculés à titre commercial (sous-parties 406, 702, 703, 704, 705) ou les aéronefs immatriculés à titre privé exploités en vertu de la sous-partie 604 du RAC.
- **Enquêtes sur la sécurité aérienne** : Nous avons analysé toutes les enquêtes sur [la sécurité aérienne de classe 2 et 3](#) menées par le BST afin de relever les facteurs contribuant à ces types d'événements au Canada.

Les résultats fournissent un profil des secteurs qui connaissent certains types d'événements et des facteurs qui y contribuent. Une description des résultats est présentée dans la section « Contexte » pour chaque catégorie de risques liés à la sécurité opérationnelle.

# Catégories de risques élevés (HRC)

**Catégories de risques élevés (HRC) :** Cinq catégories d'événements considérées à l'échelle mondiale et au Canada comme nécessitant des efforts coordonnés en matière de sécurité. Il s'agit des risques opérationnels les plus urgents sur la base des données d'accidents, de leur gravité et des tendances émergentes.

## HRC 1 – Perte de contrôle en vol (LOC-I)

### Contexte

La perte de contrôle en vol (LOC-I) est l'une des cinq HRC mondiales incluses dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ces événements mettent en jeu une perte de contrôle de l'aéronef qui n'est pas récupérable et ils présentent un risque élevé de mortalité. Dans le monde entier, le nombre de décès liés aux accidents LOC-I à bord d'aéronefs de la catégorie transport a incité à mener un examen plus approfondi des pratiques de formation des équipages, y compris la formation aux manœuvres de rétablissement en cas de perte de contrôle.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) met l'accent sur le renforcement des exigences de formation des équipages, comme la formation aux manœuvres de rétablissement en cas de perte de contrôle dans des simulateurs de vol complets, parmi les mesures d'atténuation potentielles. Elle invite également les États à suivre les rapports d'événement afin de relever les causes supplémentaires et les facteurs contributifs.

Au Canada, l'examen de cinq années de données sur les accidents révèle que les accidents LOC-I surviennent principalement lors des opérations selon les règles de vol à vue (VFR) dans l'aviation de loisir, dans la formation au pilotage, le travail aérien et l'exploitation de taxis aériens (avions et hélicoptères). Au cours de cette période, aucun accident mortel de type LOC-I n'a été enregistré dans le cadre des opérations de navette ou de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

Ce type d'accident se produit au Canada lorsque des pilotes en vol VFR perdent le contrôle de leur aéronef. Les enquêtes sur la sécurité du BST ont permis de relever plusieurs facteurs contributifs, notamment la poursuite des vols dans des conditions visuelles incertaines, la perte de vitesse et le décrochage lors de travaux aériens ou lors de la gestion d'urgences à bord (défaillances de composant de système) et à la suite d'une incapacité du pilote.

L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également permis de mettre en évidence des facteurs potentiels ou émergents liés à la LOC-I. Ces facteurs comprennent la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'aviation et de l'équipement de dégivrage (en particulier dans le contexte des conditions de givrage dans les régions nordiques ou éloignées).

### Vision

Réduire les accidents LOC-I grâce à des mesures d'atténuation ciblées en fonction du secteur concerné.

## Plan d'action (IAS)

Étant donné que les causes et les facteurs contributifs diffèrent entre les opérations selon les règles de vol aux instruments (IFR) et les opérations VFR, les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) sont axées sur deux secteurs prioritaires.

Pour s'attaquer au risque d'accidents LOC-I dans le secteur du transport aérien, Transports Canada élabore des normes relatives aux exigences de formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT). Ces normes seront dans un premier temps mises en œuvre pour les opérations relevant de la sous-partie 705 et viseront à donner aux équipages une formation continue leur permettant de reconnaître les pertes de contrôle et d'effectuer les manœuvres de rétablissement.

Pour prévenir ces types d'accidents dans les opérations VFR, nous sensibiliserons aux conditions et pratiques qui contribuent aux accidents LOC-I et à leur prévention par l'intermédiaire d'initiatives comme le Programme sur la sécurité de l'aviation générale et la Campagne de sécurité du taxi aérien.

L'incapacité du pilote peut également être à l'origine de ce type d'accidents. Pour nous attaquer à ce risque, nous mettons également à jour les directives destinées aux médecins examinateurs de l'Aviation civile (MEAC) et élaborons des outils de dépistage permettant de relever et d'évaluer les facteurs de risque de l'incapacité du pilote.

## Surveillance

Nous surveillerons la fréquence des accidents LOC-I dans les secteurs concernés. Nous examinerons également les facteurs contribuant aux nouveaux accidents et les comparerons à ceux des cinq dernières années.

# HRC 2 – Collision en vol/perte d'espacement (MAC)

## Contexte

La collision en vol (MAC) est l'une des cinq HRC mondiales incluses dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ces accidents se produisent lorsque deux aéronefs entrent en collision en vol.

Les exigences relatives aux systèmes d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS) et aux systèmes anticollisions embarqués (ACAS) ont considérablement réduit le nombre de MAC. Cependant, lorsqu'ils se produisent, les accidents MAC posent un risque élevé de mortalité.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde recommande des solutions technologiques, notamment des exigences relatives aux systèmes anticollision embarqués, aux systèmes de contrôle de la circulation aérienne et à des systèmes de communication améliorés. Elle invite également les États à analyser leurs propres événements dans cette catégorie afin de déterminer des mesures d'atténuation adéquates.

Au Canada, les quelques accidents MAC signalés au cours des cinq dernières années ont mis en cause :

- deux avions de loisir;
- deux avions d'entraînement au vol;
- un avion d'entraînement au vol et un hélicoptère qui effectuait des travaux aériens;
- un avion d'entraînement au vol et un drone.

Au Canada, la plus grande préoccupation liée aux événements MAC concerne les zones où se concentrent les activités d'aviation de loisir et de formation au pilotage selon les règles de vol à vue (VFR). Les zones où la densité de la circulation est croissante et élevée augmentent ce risque.

L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également mis en lumière des enjeux émergents susceptibles de contribuer au risque de MAC, notamment :

- l'interférence sur les fréquences radioélectriques (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS);
- la diversité et la densité de la circulation aux aérodromes contrôlés et non contrôlés;
- les compétences linguistiques des élèves-pilotes.

## Vision

Réduire les accidents MAC (et leurs précurseurs comme les pertes d'espacement) grâce à des mesures d'atténuation ciblées et à la collaboration entre les intervenants.

## Plan d'action

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) visant à s'attaquer aux accidents MAC sont axées sur deux secteurs prioritaires.

La densité de l'espace aérien dans certaines zones d'entraînement au vol est un facteur clé qui contribue aux accidents MAC. Une évaluation des risques a été réalisée dans une zone d'entraînement où la circulation est dense et des contrôles des risques systémiques ont été planifiés. Ces contrôles comprennent des mesures visant à améliorer la sécurité de l'espace aérien, à renforcer la gestion de la circulation aérienne, à encourager la collaboration entre les unités de formation au pilotage et à soutenir la croissance durable des opérations de formation.

Le Programme sur la sécurité de l'aviation générale, un programme de collaboration entre Transports Canada et l'industrie, contribuera à réduire les risques en aviation générale (GA). Les contrôles visant à gérer la densité de l'espace aérien dans les zones d'entraînement au vol profiteront également aux aéronefs de l'aviation générale. Des efforts sont déployés pour mettre en place un système de déclaration volontaire en GA au Canada.

La réduction des risques sera également assurée par le Groupe de travail sur la perceptibilité électronique. Dirigé par Transports Canada, avec la participation d'associations de l'industrie et d'autres intervenants, dont NAV CANADA, le groupe de travail a pour objectif de formuler des recommandations sur les directives, les normes et les règlements nécessaires pour soutenir l'utilisation des dispositifs de perceptibilité électronique par tous les usagers du système d'espace aérien.

## Surveillance

Nous surveillerons la fréquence des accidents MAC dans les secteurs concernés. Nous analyserons également les facteurs contribuant aux nouveaux accidents et les comparerons aux tendances des cinq dernières années.

Les renseignements relatifs à la sécurité seront recueillis et cartographiés grâce à la rétroaction des équipes d'action sur la sécurité de la formation au pilotage et au Programme sur la sécurité de l'aviation générale, en accordant une attention particulière aux risques liés aux MAC et aux quasi-collisions. Ce groupe de travail est en attente pour l'exercice financier 2026-2027.

## HRC 3 – Impact sans perte de contrôle (CFIT)

### Contexte

L'impact sans perte de contrôle (CFIT) est l'une des cinq HRC mondiales incluses dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Les accidents CFIT se produisent lorsqu'un aéronef se dirige vers ou dans le relief de manière contrôlée, quel que soit le degré de conscience de la situation de l'équipage. Lorsque ces accidents se produisent, ils ont souvent des conséquences catastrophiques et le risque de mortalité est élevé.

À l'échelle mondiale, d'importants progrès ont été réalisés dans la réduction des accidents CFIT, notamment grâce à l'utilisation de dispositifs avertisseurs de proximité du sol dans le transport aérien commercial. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde préconise des améliorations constantes, notamment l'amélioration des systèmes d'avertissement d'altitude à bord des aéronefs et au sol, ainsi que des moyens de protection procéduraux comme les approches finales en descente continue. Ces mesures d'atténuation visent principalement les aéronefs de la catégorie transport commercial.

Au Canada, au cours des cinq dernières années, aucun accident CFIT n'est survenu dans le cadre de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien. Un aéronef-navette (sous-partie 704) a été impliqué dans un accident CFIT après avoir heurté le sol peu après le décollage. Les autres accidents CFIT survenus au Canada concernaient l'aviation de loisir, le travail aérien, le taxi aérien et la formation au pilotage, et divers aéronefs à voilure fixe et hélicoptères, tous exploités selon les règles de vol à vue (VFR). Les facteurs contributifs relevés pour ces accidents comprennent une mauvaise visibilité ou de mauvais repères visuels (conditions de lumière plate, d'eau miroitante ou de voile blanc).

L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a mis en lumière d'autres facteurs émergents liés au CFIT, notamment :

- l'interférence sur les fréquences radioélectriques (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS);
- l'accès limité aux renseignements météorologiques pour l'aviation;
- le vol dans des conditions défavorables;
- la perte de la conscience de la situation, en particulier lors des opérations VFR de nuit.

### Vision

Réduire les accidents CFIT grâce à des mesures d'atténuation ciblées dans les secteurs à risque élevé.

## Plan d'action

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) visant à s'attaquer aux risques de CFIT sont axées sur les secteurs suivants :

- **Opérations VFR** : Accroître la sensibilisation aux conditions et aux pratiques qui contribuent aux accidents CFIT par l'intermédiaire de programmes comme le Programme sur la sécurité de l'aviation générale et la Campagne de sécurité du taxi aérien.
- **Exploitation d'un taxi aérien** : Promouvoir les efforts de collaboration avec l'industrie dans le cadre de la Campagne de sécurité du taxi aérien. Ce travail comprend l'élaboration de stratégies, d'outils et de publications pour s'attaquer à l'acceptation de pratiques non sécuritaires et améliorer la gestion des risques. Une initiative consiste à élaborer des études de cas propres aux taxis aériens pour la formation à la gestion des ressources en équipe (CRM).
- **Aviation générale** : Renforcer la sécurité grâce au Programme sur la sécurité de l'aviation générale. Des travaux sont en cours pour mettre en place un système de déclaration volontaire pour la GA au Canada qui fournira des renseignements précieux en matière de sécurité, compte tenu du peu de données disponibles sur les accidents sans enregistreur de conversations de poste de pilotage ni enregistreur de données de vol.
- **Amélioration de la réglementation** : Modifier la réglementation canadienne relative aux interdictions d'approche afin de simplifier les exigences de visibilité et de s'aligner sur les normes internationales, réduisant ainsi le risque de CFIT.

## Surveillance

Surveiller la fréquence des accidents CFIT dans les secteurs concernés. Analyser la nature des facteurs contribuant aux nouveaux accidents et les comparer à ceux relevés au cours des cinq dernières années.

# HRC 4 – Défaillance de composant de système (SCF)

## Contexte

La défaillance de composant de système (SCF) est l'une des trois autres catégories de risques mondiales relevées dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Bien que ces catégories ne présentent pas le même risque de mortalité que d'autres catégories de risques élevés, elles sont soulignées dans le GASP parce qu'elles sont de plus en plus fréquentes ou qu'elles occupent une place importante dans les types d'accidents et d'incidents graves les plus fréquents dans les régions de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Les événements SCF mettent en cause la défaillance d'un système ou d'un composant de l'aéronef. La défaillance peut concerner le groupe motopropulseur (SCF-PP) ou un autre système sans lien avec le groupe motopropulseur (SCF-NP). Ces défaillances peuvent être à l'origine d'une séquence d'accident.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde recommande que les États renforcent leurs moyens de protection en :

- assurant que les programmes de maintenance des exploitants tiennent compte de l'expérience de l'exploitant, de l'environnement d'exploitation et, le cas échéant, de la maintenance conditionnelle;
- établissant des exigences en matière de contrôle des défauts et d'écart par rapport à la liste d'équipement minimal (MEL);
- améliorant la surveillance des programmes d'assurance qualité des fournisseurs; et
- demandant aux États d'analyser leurs propres événements dans cette catégorie afin de déterminer des mesures correctives adéquates.

Au Canada, la plupart des accidents SCF au cours des cinq dernières années concernaient des aéronefs en travail aérien et de loisir, de petits avions et des hélicoptères.

Les enquêtes menées par le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) ont permis de relever plusieurs facteurs contributifs :

- les défauts d'un matériau;
- la défaillance du matériel;
- des manœuvres d'urgence différentes de celles prescrites dans le manuel de vol de l'aéronef;
- la mauvaise installation de pièces;
- la conception des tâches de maintenance;
- les tâches courantes;
- l'utilisation de contrôles ne permettant pas de détecter un problème;
- les processus de contrôle et d'assurance de la qualité dans les processus de fabrication des composants.

L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également permis de cerner de nouvelles préoccupations liées à la SCF, notamment :

- la surveillance des fournisseurs au titre de la sous-partie 561 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC);
- la réduction des capacités techniques en matière de conception, de construction, de certification et de maintien de la navigabilité aérienne des aéronefs;
- les préoccupations relatives à la sécurité concernant les aéronefs ultralégers et les aéronefs ultralégers perfectionnés.

## Vision

Réduire les accidents mettant en cause des défaillances de composant de système en améliorant la collecte de données, en appliquant des mesures d'atténuation ciblées et en renforçant la surveillance. Les travaux seront axés sur les secteurs à risques élevés comme le travail aérien et l'aviation de loisir.

## Plan d'action

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) visant à s'attaquer aux défaillances de composant de système seront axées sur la sensibilisation aux conditions et aux pratiques qui contribuent aux accidents SCF et sur la promotion de la prévention par l'intermédiaire des programmes suivants :

- **Programme sur la sécurité de l'aviation générale** : Comprend un groupe de travail sur la maintenance et la navigabilité qui examine des enjeux comme la maintenance par le propriétaire et la maintenance différée.
- **Campagne de sécurité du taxi aérien** : Fournit des renseignements et des outils aux pilotes et aux exploitants. De nombreux exploitants de taxis aériens effectuent également des travaux aériens, de sorte que les améliorations apportées aux pratiques de gestion de la sécurité profiteront aux deux secteurs.

## Surveillance

Surveiller la fréquence des accidents SCF dans les secteurs concernés et analyser les facteurs contributifs relevés dans les nouveaux accidents. Cette analyse permettra de déterminer si les causes émergentes diffèrent des tendances observées au cours des cinq dernières années ou s'alignent sur ces tendances.

## HRC 5 – Sortie de piste (RE)

### Contexte

Les sorties de piste (RE) constituent l'une des cinq catégories de risques élevés mondiales énoncées dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ces événements se produisent lorsqu'un aéronef effectue une sortie en bout de piste ou quitte la piste au décollage ou à l'atterrissage. Ils entraînent généralement moins de décès que d'autres catégories de risques élevés, mais ils peuvent néanmoins présenter un risque important de blessures graves ou de décès en fonction des circonstances.

Étant donné que de nombreux événements RE mettent en cause des aéronefs de la catégorie transport, ils constituent une priorité mondiale en matière de sécurité. À l'échelle internationale, les efforts sont axés sur la prévention des sorties de piste, notamment grâce à des critères d'approche stabilisée, et sur la réduction de la gravité des résultats grâce à des mesures comme les aires de sécurité d'extrémité de piste.

La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde recommande aux États de prendre plusieurs mesures, notamment :

- la mise en place de programmes et d'équipes de sécurité des pistes;
- la promotion des procédures d'approche stabilisée, des politiques de remise des gaz et des limites météorologiques;
- l'amélioration des rapports sur les conditions météorologiques et l'état de la surface des pistes;
- la mise en place d'aires de dépassement de piste ou de systèmes d'arrêt.

Au Canada, les sorties de piste figurent sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Le BST a constaté des progrès, notamment :

- l'établissement d'exigences de formation à la gestion des ressources en équipe pour tous les exploitants commerciaux;
- la mise en œuvre du format mondial de notification (GRF), qui fournit des renseignements de meilleure qualité, plus harmonisés à l'échelle internationale, concernant l'action de freinage prévue dans le calcul des performances à l'atterrissage;
- la mise à jour des exigences (depuis janvier 2022) concernant les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) ou d'autres systèmes pour toutes les pistes desservant plus de 325 000 passagers de l'aviation commerciale par année.

Le BST a classé la recommandation A07-06 sur les RESA, estimant que la réponse était « satisfaisante en partie ». Bien que la réglementation canadienne diffère des normes de l'Organisation de l'aviation civile internationale, l'approche adoptée concilie une meilleure protection pour la plus grande partie du trafic passagers avec la nécessité d'éviter d'imposer un fardeau excessif aux petits aéroports.

Les RE, qu'il s'agisse de dépassements ou d'embardees, demeurent une priorité pour tous les intervenants de l'aviation. Au cours des cinq dernières années, des événements RE sont survenus dans tous les secteurs, de l'aviation de loisir à l'exploitation des entreprises de transport aérien, le nombre le plus élevé ayant été enregistré dans les activités de formation au pilotage et l'exploitation des taxis aériens. Les facteurs contributifs relevés par le BST sont les suivants :

- des renseignements inadéquats sur l'état de la surface des pistes;
- des atterrissages effectués dans des conditions météorologiques difficiles (visibilité, vents de travers);
- les distractions pendant l'exécution des listes de vérification entraînant un déséquilibre de la poussée et une perte de contrôle en direction pendant le décollage.

L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également mis en lumière de nouvelles préoccupations, notamment des approches instables qui se poursuivent pendant l'atterrissage.

## Vision

Continuer à mettre fortement l'accent sur les facteurs sous-jacents à l'origine des RE, comme les approches instables et la mauvaise qualité des pistes ou des renseignements météorologiques, afin de réduire le nombre de RE dans l'ensemble des secteurs.

## Plan d'action

Le Canada simplifie sa réglementation relative aux interdictions d'approche et l'aligne sur les normes internationales. Cela facilitera l'application des règles par les pilotes et réduira le nombre d'approches effectuées dans des conditions de visibilité qui contribuent aux sorties de piste latérales et aux sorties en bout de piste.

Les efforts de prévention dans l'aviation de loisir seront axés sur la sensibilisation aux conditions et aux pratiques qui contribuent à ces types d'événements. Le Programme sur la sécurité de l'aviation générale soutiendra ces travaux, notamment son groupe de travail sur les approches stabilisées et la perte de contrôle au sol.

## Surveillance

Nous surveillerons le nombre d'incidents et d'accidents liés aux sorties de piste dans tous les secteurs. Nous analyserons les facteurs contribuant aux nouveaux événements et les comparerons aux tendances des cinq dernières années afin de déterminer les changements, les risques émergents et les secteurs nécessitant d'autres mesures.

## Autres catégories de risques (ORC)

**Autres catégories de risques (ORC) :** Deux autres catégories d'événements qui présentent un risque plus faible mais qui bénéficieraient de mesures d'atténuation supplémentaires. Elles correspondent à d'autres risques opérationnels importants sur la base des données d'accidents, de leur gravité et des tendances émergentes.

### ORC 1 – Collision avec des obstacles au décollage et à l'atterrissage (CTOL)

#### Contexte

Les collisions avec des obstacles au décollage et à l'atterrissage (CTOL) se produisent lorsqu'un aéronef entre en contact avec des obstacles comme la végétation, les structures, les fils électriques, les antennes, les plateformes en mer, les navires, ou des vagues ou des débris lorsqu'il est utilisé à partir de l'eau.

Entre 2020 et 2024, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a mené des enquêtes complètes sur deux accidents CTOL :

- le premier concernait un aéronef commercial qui a heurté un banc de neige après avoir connu des problèmes de contrôle en direction à l'atterrissage;
- le second concernait un hydravion en service de taxi aérien qui est entré en collision avec un navire.

Les facteurs qui ont contribué au premier accident sont semblables à ceux observés lors des sorties de piste. Dans le second accident, le BST a relevé les limites des principes « voir et éviter » dans un port très fréquenté sans aire de décollage ou d'atterrissage désignée pour les aéronefs.

La CTOL n'est pas incluse dans la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Cependant, l'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également permis de relever plusieurs conditions émergentes susceptibles d'accroître les risques de CTOL, notamment :

- les opérations par mauvais temps ou par faible visibilité;
- la congestion et les problèmes d'infrastructure à proximité des aéroports.

#### Vision

Cette catégorie est incluse à des fins de surveillance.

## Plan d'action

Cet élément a été inclus dans ce plan pour nous aider à en assurer la surveillance.

Pour s'attaquer aux problèmes propres aux infrastructures à proximité des aéroports, Transports Canada consultera les intervenants et élaborera des politiques visant à mieux encadrer les opérations aéroportuaires et les procédures de vol aux instruments en cas de projets d'aménagement à proximité.

## Surveillance

Nous surveillerons la fréquence des accidents CTOL dans l'ensemble des secteurs concernés et analyserons les facteurs contributifs relevés dans les nouveaux accidents afin de les comparer à ceux des cinq dernières années.

# ORC 2– Incursions sur piste (RI)

## Contexte

Les incursions sur piste (RI) font partie des catégories de risques élevés du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). L'exercice annuel de détermination des risques de Transports Canada a également permis de les relever comme un secteur à surveiller.

Une incursion sur piste se produit lorsqu'un aéronef, un véhicule ou une personne se trouve par erreur dans la zone protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'un aéronef. Bien que peu d'incursions se soldent par des collisions, le risque de collision à haute vitesse avec un aéronef présente un risque de mortalité important.

Étant donné que les événements RI mettent en cause diverses parties du système d'aviation, une gestion efficace des risques nécessite une coordination étroite entre les aéroports, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne. La Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) invite les États à :

- mettre en place des équipes de sécurité des pistes;
- renforcer les politiques et la formation qui favorisent la conscience de la situation chez les contrôleurs, les pilotes et les conducteurs de véhicule côté piste; et
- promouvoir les technologies et les infrastructures aéroportuaires qui améliorent la sensibilisation aux pistes.

Au Canada, aucun accident RI n'est survenu au cours de la période de cinq ans examinée. Cependant, le taux d'incidents RI a augmenté et les incursions sur piste demeurent sur la liste de surveillance du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST).

Le BST a souligné la nécessité d'adopter des approches adaptées aux aéroports, en réunissant les intervenants locaux pour relever les points chauds et établir des mesures d'atténuation ciblées, ainsi que des améliorations technologiques dans le poste de pilotage et dans l'environnement aéroportuaire afin d'améliorer la conscience de la situation.

L'OACI et le BST signalent que la prise en compte des risques de RI nécessite une action locale soutenue, notamment par l'intermédiaire d'équipes locales de sécurité des pistes. Au Canada, ce sont les aéroports où l'activité de formation au pilotage est importante qui enregistrent le plus grand nombre d'incursions. Les mesures d'atténuation nécessaires pour réduire le risque de RI à ces

aéroports seront différentes de celles des grands aéroports où l'exploitation d'entreprises de transport aérien est dominante.

La nécessité d'une action coordonnée à l'échelle locale renforce l'importance du SGS pour tous les titulaires de certificats. Le SGS fournit la structure et les processus nécessaires pour relever les points chauds et élaborer des stratégies d'atténuation efficaces.

Le cycle annuel de détermination des risques de Transports Canada a également permis de mettre en lumière des conditions émergentes susceptibles de contribuer au risque de RI, notamment :

- le mauvais temps et la faible visibilité;
- l'aménagement complexe des aérodromes;
- des circuits d'aérodrome variés et denses; et
- l'utilisation de plus d'une langue dans les communications du contrôle de la circulation aérienne.

## Vision

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a affirmé que les incursions sur piste demeureront sur la liste de surveillance jusqu'à ce que des moyens de protection efficaces soient mis en œuvre aux points chauds connus et qu'il y ait une réduction soutenue du nombre d'incursions et du taux d'incursions à risques élevés.

La réduction du risque de RI nécessite une démarche de collaboration réunissant les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Pendant toute la durée de ce plan, Transports Canada continuera à encourager la mise en place et le renforcement d'équipes locales de sécurité des pistes.

## Plan d'action

Le Canada encouragera les équipes de sécurité des pistes à relever les risques locaux et à s'y attaquer.

Principaux enjeux contribuant aux incursions sur piste. Plusieurs ressources sont disponibles pour soutenir ce travail, notamment :

- la [Circulaire d'information 107-003](#), qui encourage l'élaboration de programmes de sécurité des pistes et souligne les avantages de la participation de tous les intervenants qui jouent un rôle dans l'exploitation des pistes;
- des [conseils et des outils de NAV CANADA](#) pour faciliter la mise sur pied d'équipes de sécurité des pistes.

L'adoption de ces pratiques exemplaires par les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les unités de services de la circulation aérienne permettra de s'attaquer efficacement aux risques liés aux incursions sur piste.

## Surveillance

Nous surveillerons la fréquence des incidents et des accidents liés aux incursions sur piste. Nous analyserons les facteurs contribuant aux nouveaux accidents et les comparerons aux tendances des cinq dernières années.

Nous suivrons également le nombre d'aérodromes qui disposent d'équipes de sécurité des pistes et nous échangerons des renseignements sur les pratiques exemplaires.

## Problèmes de sécurité opérationnelle (OPS-SI)

**Problèmes de sécurité opérationnelle (OPS) :** Quatre secteurs de l'industrie ou problèmes qui ont été relevés comme nécessitant un effort coordonné pour s'attaquer aux risques existants ou émergents. Ils correspondent à des menaces propres aux secteurs ou émergentes qui nécessitent des mesures d'atténuation ciblées de la part de divers intervenants.

### OPS-SI 1 – Sécurité de l'aviation générale

#### Contexte

Dans ce plan, l'aviation générale comprend les aéronefs immatriculés à titre privé dans toutes les catégories, comme les avions, les hélicoptères, les ultralégers, etc., à l'exception de ceux qui sont exploités en vertu de la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Elle comprend également les aéronefs d'entraînement au vol exploités en vertu de la sous-partie 406 du RAC.

Le Canada compte de nombreux aéronefs immatriculés à titre privé, notamment des avions, des hélicoptères et des ultralégers (opérations de base et avancées). De plus, le nombre d'aéronefs de construction amateur immatriculés à titre privé est en augmentation. Ces derniers, ainsi que les aéronefs d'entraînement au vol, occupent une place importante dans plusieurs catégories de risques élevés :

- la perte de contrôle en vol (LOC-I);
- l'impact sans perte de contrôle (CFIT);
- les collisions en vol (MAC);
- les défaillances de composant de système – liées au groupe motopropulseur et sans lien avec le groupe motopropulseur (SCF-PP et SCF-NP).

La réduction de la fréquence et de la gravité des accidents de l'aviation générale (GA) nécessite un effort coordonné de tous les intervenants. D'importants travaux sont déjà en cours, tel qu'indiqué ci-dessous.

L'accent mis sur la formation au pilotage présente des avantages particuliers à long terme. La promotion de la sécurité dans ce secteur soutient les pilotes au début de leur carrière en aviation et renforce les pratiques de sécurité en aviation générale et dans les opérations commerciales.

#### Vision

L'objectif de la sécurité de la GA est de parvenir à une réduction soutenue du nombre d'accidents mortels et non mortels, en mettant l'accent sur ce qui suit :

- le contact anormal avec la piste (ARC);
- les sorties de piste (RE);

- la perte de contrôle en vol (LOC-I).

L'obtention de ce résultat nécessitera la collaboration et l'engagement de nombreux intervenants. Entre la publication de ce plan et 2027, des mesures seront prises pour renforcer la communication et la coordination au sein du milieu de la GA. Ces efforts visent à accroître la sensibilisation aux principaux enjeux de sécurité et à promouvoir une plus grande utilisation des produits de sécurité mis au point à l'appui des opérations de la GA.

## Plan d'action

Les améliorations de la sécurité dans ce secteur constituent un élément essentiel du Programme sur la sécurité de l'aviation générale du Canada, qui est coordonné par le Comité mixte de sécurité de l'aviation générale canadienne. Le Comité est coprésidé par Transports Canada et l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs (COPA) et comprend des représentants de 31 associations de l'industrie et des intervenants.

Au moment de la rédaction de ce plan, huit groupes de travail relèvent de ce comité :

- **Groupe de travail sur la maintenance et la navigabilité** – Ce groupe de travail a mis au point quatre séminaires sur la sécurité afin de sensibiliser les propriétaires à leurs responsabilités en matière de maintenance et de navigabilité. Les sujets abordés comprennent l'établissement du calendrier de maintenance et le respect des consignes de navigabilité et des bulletins de service. Ces séminaires visent à réduire les accidents attribuables aux défaillances de composant de système en GA.
- **Groupe de travail sur les hydravions** – Ce groupe se concentre sur la sécurité des opérations des hydravions privés. Les initiatives actuelles comprennent des recommandations sur les exigences de qualification des hydravions et les qualifications des instructeurs d'hydravions, l'analyse de 1 005 accidents d'hydravions privés au Canada survenus de 1990 à 2022, la mise à jour des conseils aux instructeurs d'hydravions (réécriture de la publication TP12668 – Guide d'instructeur : qualification sur hydravion) et l'amélioration des conseils du Manuel d'information aéronautique sur la réglementation relative aux collisions maritimes afin de réduire les risques de collisions entre les hydravions et les navires lorsqu'ils sont sur l'eau.
- **Groupe de travail sur les ultralégers** – Ce groupe de travail fait la promotion de la sécurité des ultralégers par la sensibilisation à la sécurité et l'élaboration de directives et de pratiques exemplaires.
- **Équipement de sécurité** – Ce groupe encourage l'adoption volontaire de l'équipement de sécurité, comme les bretelles de sécurité, les systèmes de coussins gonflables et les dispositifs de flottaison individuels pour les opérations d'hydravion qui pourraient permettre de réduire la gravité des blessures corporelles dans les accidents offrant des chances de survie.
- **Approche stabilisée/perde de contrôle au sol (LOC-G)** – Ce groupe cherche à réduire les événements courants de la GA liés à l'approche, à l'atterrissage et aux manœuvres au sol. Les activités comprennent l'évaluation des critères d'approche stabilisée, la recommandation d'améliorations à apporter aux normes de formation et de test en vol pour l'approche et l'atterrissage et la promotion de l'utilisation normale des remises de gaz, tout en veillant à ce que les pilotes conservent les compétences nécessaires pour les exécuter en toute sécurité.
- **Groupe de travail sur la santé mentale** – Récemment créé, ce groupe favorise la compréhension des problèmes de santé mentale, des exigences de divulgation et des processus de soutien des pilotes.

- **Groupe de travail sur les voilures tournantes** – Ce groupe élabore du matériel promotionnel pour améliorer la sécurité dans les opérations privées d'hélicoptères et d'autogires. Les sujets abordés comprennent les opérations de nuit, le port du casque et les conditions de voile blanc et de lumière plate. Les renseignements sont diffusés par l'intermédiaire d'articles publiés dans *Sécurité aérienne – Nouvelles* (SAN) et de conseils présentés dans le Manuel d'information aéronautique.
- **Déclaration volontaire** – Ce groupe s'efforce d'accroître le partage d'information sur la sécurité dans les milieux de la GA et de la formation au pilotage, notamment par l'intermédiaire d'un projet de validation de principe du partage d'information avec la *University Aviation Association*.

## Surveillance

Nous surveillerons les progrès réalisés au chapitre de la sécurité en GA en suivant le nombre d'accidents et d'accidents mortels mettant en cause des aéronefs immatriculés à titre privé et des aéronefs exploités au titre de la sous-partie 406 (opérations d'entraînement au vol).

Une attention particulière sera accordée aux catégories d'événements à risques élevés (LOC-I, CFIT, MAC) ainsi qu'à d'autres grands secteurs préoccupants pour la GA (ARC, RE, SCF).

La mobilisation et la sensibilisation serviront également d'indicateurs de progrès. L'augmentation de la publication et de l'utilisation des documents d'orientation et de promotion de la sécurité fournira un indicateur de la sensibilisation accrue aux enjeux de sécurité importants dans ce secteur.

## OPS-SI 2 – Sécurité du taxi aérien

### Contexte

Au Canada, l'exploitation d'un taxi aérien (sous-partie 703 du RAC) comprend les services de transport aérien utilisant des avions (autres que des avions à turboréacteurs) et des hélicoptères transportant neuf passagers ou moins et dont la masse maximale certifiée au décollage est égale ou inférieure à 19 000 livres (8 618 kg).

L'exploitation d'un taxi aérien a été reconnue comme un OPS-SI supplémentaire en réponse au rapport d'enquête sur une question de sécurité du transport aérien (SII) [Améliorer la sécurité : Réduire les risques liés aux activités de taxi aérien au Canada](#). Cette enquête a permis d'examiner les problèmes de sécurité dans le secteur en utilisant des données et des renseignements provenant de ce qui suit :

- 716 accidents de taxi aérien signalés au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) entre 2000 et 2014, notamment 162 enquêtes sur les accidents et cinq enquêtes sur les incidents;
- des résumés d'événements à signaler obligatoirement;
- des entretiens avec des exploitants de taxis aériens et des inspecteurs de Transports Canada; et
- des études précédentes de Transports Canada, du BST, de la Federal Aviation Administration des États-Unis, du coroner en chef de la Colombie-Britannique et de plusieurs organismes fédéraux canadiens.

L'exploitation d'un taxi aérien se déroule dans un environnement unique et souvent exigeant. Le secteur comprend des activités comme l'exploitation d'hélicoptères, selon les règles de vol aux

instruments et à vue (IFR et VFR), l'hélicoptère et les évacuations médicales. De nombreux vols sont effectués sans horaires fixes et se déroulent dans des zones éloignées, dans un espace aérien non contrôlé où les aérodromes, les aides à la navigation et les renseignements météorologiques sont limités.

Ces conditions exposent les exploitants à des dangers différents des autres types d'opérations aériennes commerciales, exigeant des mesures d'atténuation adaptées pour réduire les risques.

Le rapport d'enquête sur une question de sécurité du transport aérien a permis de relever 19 thèmes de sécurité et deux principaux facteurs sous-jacents :

- l'acceptation de pratiques non sécuritaires;
- la gestion inadéquate des dangers opérationnels.

Le secteur du taxi aérien enregistre plus d'accidents et de décès que tout autre secteur de l'aviation commerciale au Canada. Selon l'enquête du BST, entre le 1er janvier 2000 et le 31 décembre 2017, il y a eu 789 accidents dans le secteur du taxi aérien qui ont fait 240 morts. Cela représente 55 % de tous les accidents dans les services aériens commerciaux au Canada et 62 % des décès au cours de cette période.

## Vision

Travailler avec l'industrie du taxi aérien pour :

- sensibiliser aux risques liés aux pratiques non sécuritaires;
- promouvoir des pratiques sécuritaires;
- renforcer la gestion des dangers opérationnels; et
- réduire les risques pour la sécurité dans le secteur du taxi aérien.

## Plan d'action

Pour réduire le nombre d'accidents de taxi aérien, tous les intervenants doivent contribuer à créer un environnement où les dangers opérationnels sont gérés de manière proactive et où les pratiques non sécuritaires sont considérées comme inacceptables.

L'amélioration de la sécurité passera par la collaboration active avec le milieu de l'aviation dans le cadre de la Campagne de sécurité du taxi aérien.

La Campagne de sécurité du taxi aérien permettra de :

- réunir les intervenants par l'intermédiaire de groupes de discussion et de groupes de travail afin d'élaborer des stratégies, des outils et des publications;
- publier et partager des documents permettant aux exploitants et à leurs clients de relever et d'éliminer les pratiques non sécuritaires;
- donner des séminaires nationaux, participer à des événements organisés par les associations et soutenir d'autres activités d'apprentissage afin d'accroître la sensibilisation à la sécurité;
- recueillir des données pour évaluer l'efficacité de la Campagne et mesurer les progrès réalisés par rapport aux objectifs de sécurité;
- mener une campagne nationale d'inspection ciblée afin de sensibiliser aux pratiques sécuritaires et aux attentes réglementaires.

## Surveillance

Nous mesurerons les progrès réalisés en suivant l'utilisation et la mise à jour du matériel de promotion de la sécurité et dans l'évaluation du BST de la réponse de Transports Canada à la recommandation sur la sécurité du transport aérien connexe.

## OPS-SI 3 – Passagers indisciplinés

### Contexte

La plupart des passagers respectent les règles de l'aviation et traitent le personnel de l'aéroport et de la compagnie aérienne avec respect. Cependant, le comportement perturbateur des passagers a augmenté en fréquence et en gravité au cours des dernières années et peut survenir à n'importe quel stade du voyage aérien.

Les comportements perturbateurs peuvent inclure :

- le refus de suivre les consignes de sécurité;
- la violence verbale;
- l'interférence avec les tâches de l'équipage;
- l'agression physique; et
- les menaces mettant en cause des armes.

Ces actions compromettent la sécurité et la sûreté des opérations aériennes et nuisent au bien-être des passagers et de l'équipage. Elles peuvent également entraîner des détournements de vols, des retards, des blessures ou des dommages matériels.

Pour s'attaquer efficacement aux comportements des passagers indisciplinés, il faut une action coordonnée entre les intervenants, de meilleurs outils réglementaires et une application de la loi uniforme.

### Vision

Favoriser un milieu de l'aviation sécuritaire et bien coordonné dans lequel :

- les rôles de tous les intervenants concernés par les passagers indisciplinés sont clairement définis;
- les cadres réglementaires sont efficaces et appliqués de manière uniforme; et
- la collaboration entre les intervenants est forte.

Cette vision s'aligne sur les objectifs et les cibles de sécurité définis dans le plan mondial et les plans régionaux sur la sécurité aérienne.

## Plan d'action

### *Améliorer l'intervention en cas d'incidents*

Élaborer des documents d'orientation nationaux afin d'appuyer l'intervention efficace en cas d'incident mettant en cause des passagers indisciplinés, notamment en définissant clairement les rôles, les responsabilités et les procédures.

Élaborer une orientation nationale sur les stratégies de désescalade pour contribuer à résoudre les incidents en toute sécurité.

### *Partager les renseignements sur les passagers indisciplinés*

Évaluer les possibilités et la faisabilité pour les intervenants de partager les renseignements sur les passagers indisciplinés afin d'accroître la sécurité.

### *Renforcer le cadre réglementaire*

Envisager des modifications à apporter au cadre réglementaire afin d'améliorer les outils d'application de la loi pour s'attaquer aux comportements des passagers indisciplinés, y compris le recours éventuel à des sanctions administratives pécuniaires (SAP) en cas de non-respect de la *Loi sur l'aéronautique* ou du RAC.

### *Promotion de la sécurité*

Mettre sur pied une campagne d'information et de sensibilisation du public pour informer les voyageurs des conséquences d'un comportement indiscipliné.

## Surveillance

Nous surveillerons les incidents mettant en cause des passagers indisciplinés en collaboration avec les intervenants afin de relever les tendances et d'orienter les mesures de sécurité.

## OPS-SI 4 – Nouveaux venus

### Contexte

L'intégration de nouveaux venus dans le système d'aviation national du Canada, notamment les systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP), les technologies de mobilité aérienne avancée (MAA) et le lancement spatial commercial (CSL), engendre de nouveaux problèmes de sécurité distincts. Ces technologies se caractérisent par des niveaux élevés d'automatisation, des régimes d'autonomie et des caractéristiques de conception et d'exploitation très différentes de celles des aéronefs traditionnels. Elles nécessitent également de nouvelles compétences des pilotes, de nouveaux types d'infrastructures et de nouvelles approches de l'utilisation de l'espace aérien.

L'utilisation des SATP a augmenté rapidement au Canada à des fins récréatives, de recherche et commerciales. Plus de 112 000 SATP sont actuellement immatriculés au Canada, comparativement à environ 37 000 aéronefs traditionnels. Les SATP étant généralement plus petits

et utilisés à une altitude plus basse que la plupart des aéronefs traditionnels, une nouvelle réglementation, de nouvelles normes et de nouveaux services numériques sont nécessaires pour intégrer en toute sécurité ces aéronefs dans le système d'aviation.

Les aéronefs MAA augmentent le degré de complexité. Bon nombre d'entre eux sont électriques et présentent des conceptions nouvelles, comme les aéronefs électriques à décollage et atterrissage verticaux (eVTOL). Ces aéronefs exigent des compétences de pilotage et des approches de certification différentes de celles des aéronefs traditionnels.

Les activités de CSL ajoutent d'autres difficultés. Les lancements spatiaux sont peu fréquents, hautement spécialisés et nécessitent une coordination entre plusieurs ministères fédéraux afin d'assurer que les zones dangereuses sont gérées en toute sécurité.

Ces nouveaux venus ont également un niveau de maturité technologique différent :

- Les SATP sont les plus avancés et évoluent rapidement, soutenus par l'évolution de la réglementation et les efforts d'intégration à la circulation aérienne à l'appui de leur intégration dans l'espace aérien national d'ici 2030.
- Les technologies de MAA en sont encore à leurs débuts, des investissements importants étant consacrés à la recherche et développement, mais les besoins en matière de certification et d'infrastructure ralentissent leur entrée en service.
- Le CSL demeure moins mature et se caractérise par un cadre réglementaire en évolution et des exigences opérationnelles hautement spécialisées.

En raison de ces différences, le Canada a besoin d'une politique adaptative et d'une approche réglementaire fondée sur la consultation et la collaboration continues avec l'industrie, les partenaires gouvernementaux et les autres intervenants.

## Vision

Intégrer les nouveaux venus dans le système d'aviation national sans nuire au rendement global du système au chapitre de la sécurité. Cette cible est liée à l'objectif n° 1 du GASP de l'OACI, qui vise à réduire de façon constante les risques pour la sécurité opérationnelle et à maintenir un taux d'accident mondial décroissant.

## Plan d'action

### *Moderniser le cadre réglementaire*

Élaborer et mettre en œuvre un cadre réglementaire moderne à l'appui de l'intégration en toute sécurité de SATP plus gros et plus complexe dans le système d'aviation national.

### *Recherche et développement*

Mener des activités de recherche et développement en collaboration afin de renforcer la capacité de Transports Canada à évaluer, à certifier et à surveiller les nouvelles technologies de SATP et de MAA.

## *Harmonisation*

Collaborer avec les intervenants nationaux et internationaux pour partager les pratiques exemplaires et faire progresser l'alignement et l'harmonisation dans les secteurs des SATP, de la MAA et du CSL, le cas échéant.

## **Surveillance**

Nous surveillerons et mesurerons la mise en œuvre des IAS au moyen de mécanismes de déclaration internes et externes. Évaluer l'incidence des IAS en examinant les taux d'accidents et d'incidents associés aux nouveaux venus.

# Problèmes de sécurité organisationnelle (ORG-SI)

**Problèmes de sécurité organisationnelle (ORG).** Quatre secteurs qui ont été relevés comme étant importants pour soutenir les efforts du Canada en vue de renforcer son PNS. Ils correspondent aux lacunes systémiques, comme les défis de la surveillance ou le manque d'uniformisation de la réglementation, qui nuisent à la capacité nationale de gérer les risques de manière efficace.

## ORG-SI 1 – Mise en œuvre uniforme des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI à l'échelle nationale

### Contexte

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) élabore des normes et pratiques recommandées (SARP) qui sont à la base de la sécurité aérienne mondiale. En tant que signataire de la Convention de Chicago, le Canada doit adopter les SARP de l'OACI.

La Convention et ses 19 Annexes couvrent tous les aspects des opérations de l'aviation civile et servent de fondement aux responsabilités du Canada en matière de surveillance de la sécurité. Lorsque la réglementation et les pratiques canadiennes diffèrent des normes de l'OACI, le Canada doit informer l'OACI de ces différences.

Le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI évalue l'efficacité avec laquelle un État met en œuvre les éléments essentiels d'un système de surveillance de la sécurité. Cette évaluation aide les États à assurer une mise en œuvre uniforme des SARP, des procédures et des documents d'orientation de l'OACI.

L'audit mené dans le cadre de l'USOAP de 2023 du Canada a révélé une baisse du score de mise en œuvre effective du pays et a cerné plusieurs secteurs nécessitant une amélioration. Le Canada doit combler ces lacunes pour renforcer la sécurité, maintenir la confiance internationale et éviter les conséquences possibles. Le Canada s'est engagé à veiller à ce que ses lois, sa réglementation et son orientation soient alignées sur les SARP de l'OACI.

### Vision

Apporter des améliorations mesurables à la sécurité aérienne par une mise en œuvre accrue et soutenue des SARP de l'OACI.

## Plan d'action

### Renforcer les mécanismes de surveillance

- Renforcer les processus de surveillance de Transports Canada pour assurer qu'ils évoluent conformément aux SARP de l'OACI.
- La surveillance accrue assurera un contrôle et une application de la loi efficaces dans tous les secteurs de l'aviation, ce qui améliorera la sécurité et le respect de la réglementation.

### Mise en œuvre de plans de mesures correctives en réponse à l'audit mené dans le cadre de l'USOAP

- Poursuivre la mise en œuvre des plans de mesures correctives (PMC) pour donner suite aux conclusions de l'USOAP.
  - Cela améliorera la capacité du Canada à superviser et à gérer son système de sécurité aérienne et à répondre aux risques relevés.

### Renforcer le cadre réglementaire

Revoir et moderniser régulièrement le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) afin de le maintenir pleinement aligné sur les SARP de l'OACI en constante évolution. Les principales mesures comprennent ce qui suit :

- intégrer les pratiques courantes de l'industrie au Règlement;
- assurer l'uniformité de l'ensemble des dispositions réglementaires;
- intégrer la terminologie et les normes de l'OACI.

Cette approche proactive favorisera le respect des normes internationales et améliorera le rendement global au chapitre de la sécurité.

Des vérifications de la conformité permettront de mesurer la fréquence et l'efficacité des activités de surveillance. Des examens continus du RAC permettront d'assurer que le Règlement demeure à jour et aligné sur les normes de l'OACI en constante évolution.

## Surveillance

Transports Canada suivra les progrès réalisés à l'aide de mesures du processus et des résultats.

Les mesures du processus comprendront :

- des auto-évaluations régulières pour surveiller l'alignement sur les SARP de l'OACI;
- le nombre de mises à jour réglementaires effectuées;
- la rétroaction des intervenants de l'industrie.

Les mesures des résultats comprendront :

- l'amélioration du score de mise en œuvre effective du Canada avant la mission de validation coordonnée de l'OACI;
- les taux de conformité des exploitants aériens canadiens afin d'assurer que la réglementation mise à jour est appliquée de manière efficace.

# ORG-SI 2 – Capacités de renseignement de sécurité

## Contexte

Le renseignement de sécurité est au cœur du Programme national de sécurité (PNS) et est le processus systémique qui permet de recueillir, d'analyser, d'interpréter et de partager les données et les renseignements sur la sécurité à l'appui de la prise de décision fondée sur des données probantes (Doc 10159 – Manuel du renseignement en matière de sécurité, section 1.1). Il s'agit d'un élément fondamental d'un PNS qui soutient les quatre autres composantes du PNS :

- **Composante 1** : Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité
- **Composante 2** : Gestion du risque pour la sécurité par l'État
- **Composante 3** : Assurance de la sécurité par l'État
- **Composante 4** : Promotion de la sécurité par l'État

Le renseignement de sécurité aide les intervenants à relever et à comprendre les risques, à établir des mesures d'atténuation efficaces et à vérifier si ces mesures fonctionnent. Pour respecter ses obligations internationales, le Canada doit renforcer en permanence sa capacité à produire des renseignements sur la sécurité et à encourager l'échange d'information sur la sécurité dans l'ensemble du système d'aviation.

Cet enjeu de sécurité est axé sur trois grands secteurs :

- **L'amélioration des capacités de renseignement de sécurité.** Cela comprend la gouvernance des données, l'analyse des données, la visualisation des données et l'infrastructure nécessaire pour recueillir et diffuser efficacement les données sur la sécurité.
- **L'élimination des obstacles au partage d'information.** Les intervenants peuvent échanger des données sur la sécurité dans un environnement protégé et fiable.
- **L'établissement de relations et de structures de collaboration** qui permettent aux intervenants de partager de l'information et d'établir conjointement des mesures d'atténuation. Pour s'attaquer aux catégories de risques et aux problèmes de sécurité énoncés dans ce plan, il faut une approche coordonnée à l'échelle du système.

Cet enjeu est étroitement lié aux ORG-SI 3 (obligations relatives au système de gestion de la sécurité). Le renforcement des systèmes de gestion de la sécurité dans le secteur de l'aviation permettra d'améliorer la qualité et la disponibilité du renseignement de sécurité dans l'ensemble du système d'aviation.

## Vision

Améliorer l'accès à des renseignements de qualité sur la sécurité au Canada d'ici 2027.

## Plan d'action

### *Mettre en œuvre une stratégie de renseignement de sécurité*

Mettre en œuvre une stratégie de renseignement de sécurité qui permet d'utiliser les données et les renseignements sur la sécurité provenant de nombreux organismes et intervenants afin de mieux relever les risques, de comprendre les problèmes de sécurité et d'élaborer des mesures d'atténuation.

Pour Transports Canada, il s'agit de :

- améliorer les capacités d'analyse des données;
- améliorer l'accès aux données sur la sécurité aérienne;
- aligner les structures organisationnelles pour mieux soutenir le renseignement de sécurité aérienne;
- accroître le savoir-faire en matière de données dans l'ensemble du ministère;
- s'attaquer aux problèmes de qualité des données.

### *Renforcer la protection des données*

Proposer des modifications à la *Loi sur l'aéronautique* afin d'établir de meilleures mesures de protection pour le partage de données. Ces mesures de protection appuieront une culture positive de la sécurité et permettront l'échange sécuritaire et volontaire d'information sur la sécurité entre les intervenants.

### *Soutenir la collaboration*

Soutenir les forums de collaboration qui favorisent l'échange d'information et encouragent l'action commune relativement aux principaux problèmes de sécurité.

Ces forums comprennent, sans toutefois s'y limiter :

- le Groupe d'analyse collaborative au titre de la sous-partie 705;
- le Programme sur la sécurité de l'aviation générale;
- la Campagne de sécurité du taxi aérien visé par la sous-partie 703;
- l'Équipe des mesures de sécurité des pistes (RSAT) et les équipes locales de sécurité des pistes;
- l'Équipe canadienne pour la sécurité de l'aviation commerciale (C-CAST).

## Surveillance

Nous mesurerons les progrès réalisés par l'intermédiaire de ce qui suit :

- **Progrès législatifs** : les modifications apportées à la *Loi sur l'aéronautique* qui prévoient des mesures de protection favorisant le partage volontaire d'information sur la sécurité.
- **Amélioration du renseignement de sécurité à Transports Canada** : la disponibilité accrue de données fiables et d'outils analytiques à l'appui de la prise de décision fondée sur des données probantes.
- **Collaboration accrue** : le partage continu d'information sur la sécurité et la collaboration sur les enjeux de sécurité avec les partenaires du PNS.

# ORG-SI 3 – Obligations relatives au SGS

## Contexte

Un [système de gestion de la sécurité \(SGS\)](#) est un processus explicite, global et proactif destiné à gérer les risques et intégrant les systèmes opérationnels et techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour toutes les activités liées à un Document de l'Aviation civile.

Dans le cadre de ses obligations envers l'Organisation de l'aviation civile internationale, le Canada doit exiger que tous les fournisseurs de services mettent en œuvre un SGS afin d'améliorer en permanence le rendement au chapitre de la sécurité, en relevant les dangers, en recueillant et en analysant des données et en évaluant et en gérant les risques pour la sécurité. La mise en œuvre d'un SGS aide les organisations à renforcer leur culture de la sécurité dans tous les aspects de leurs activités.

Depuis l'introduction du SGS au Canada en 2005, les normes et les pratiques mondiales de l'aviation ont considérablement évolué. La mise en œuvre complète du SGS et l'élargissement de son applicabilité à l'ensemble du secteur de l'aviation canadien présente des défis. Des changements stratégiques sont nécessaires pour aligner le Canada sur les normes et pratiques recommandées internationales en matière de SGS et pour donner suite aux recommandations de longue date du Bureau de la sécurité des transports du Canada concernant le SGS.

## Vision

Transports Canada met en œuvre une stratégie progressive fondée sur les risques pour :

- moderniser le cadre réglementaire du SGS;
- étendre la réglementation sur le SGS à un plus grand nombre de secteurs;
- renforcer la surveillance du SGS par Transports Canada;
- élaborer des documents d'orientation afin d'aider les intervenants à comprendre, à mettre en œuvre, à évaluer et à surveiller le SGS.

## Plan d'action

### *Initiatives réglementaires liées au SGS*

La **première phase** de la stratégie d'atténuation consiste à modifier le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Le 4 janvier 2024, Transports Canada a publié l'avis de proposition de modification (APM) 2024-002 par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC).

La proposition réglementaire :

- regroupe les exigences relatives au SGS au titre de la sous-partie 107 du RAC;
- aligne la structure réglementaire et la terminologie du Canada sur l'Annexe 19 de l'OACI; et
- étend les exigences relatives au SGS à certains organismes de conception et de construction.

La **deuxième phase** permettra d'étendre les exigences relatives au SGS à d'autres secteurs. Le Canada sera ainsi mieux aligné sur les normes internationales et donnera suite à l'une des principales recommandations du BST que tous les exploitants aériens commerciaux aient un SGS (recommandation A16-12 du BST).

### *Transformation de la surveillance*

TCAC a lancé une initiative visant à renouveler son programme de surveillance de la sécurité afin d'assurer l'alignement complet sur les exigences de l'OACI, y compris la surveillance des SGS.

Le Projet de renouvellement de la surveillance s'attaquera aux problèmes systémiques des programmes de surveillance et de certification, améliorera les méthodes et les processus de surveillance et l'orientation connexe, tout en mettant l'accent sur la normalisation et l'efficacité.

## Surveillance

Transports Canada suivra les progrès réalisés dans la mise en œuvre des deux phases du plan d'action. Cela comprendra les mises à jour réglementaires et l'élargissement des exigences relatives au SGS à un plus grand nombre de secteurs.

Cette surveillance permettra d'assurer que le cadre de SGS du Canada demeure aligné sur les normes internationales et permet de continuer d'accroître la sécurité aérienne dans l'ensemble du système.

# ORG-SI 4 – Gouvernance du Programme national de sécurité (PNS) du Canada

## Contexte

Le Programme national de sécurité (PNS) du Canada est une exigence fondamentale pour satisfaire aux obligations envers l'OACI et gérer la sécurité aérienne nationale. Toutefois, l'évolution des normes et pratiques recommandées de l'OACI, la complexité opérationnelle croissante et l'émergence de nouveaux risques pour la sécurité signifient que le PNS actuel doit être modernisé pour demeurer efficace.

Un PNS modernisé :

- appuiera mieux la surveillance fondée sur les risques;
- renforcera l'utilisation des données et du renseignement de sécurité; et
- améliorera le rendement du Canada dans le cadre de l'USOAP de l'OACI.

Un PNS actualisé et bien mis en œuvre soutient également la planification stratégique des ressources. Il permet à Transports Canada et à ses partenaires nationaux de concentrer leurs efforts de surveillance là où les risques sont les plus élevés, améliorant ainsi l'efficacité et les résultats au chapitre de la sécurité.

Un solide leadership de la part de la haute direction est essentiel pour orienter la mise en œuvre, assurer la responsabilisation et maintenir l'attention dans l'ensemble du ministère. La participation

active des autres partenaires nationaux est également essentielle pour soutenir la collaboration, suivre les progrès réalisés et favoriser l'amélioration continue.

L'orientation de l'OACI, notamment la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR - Doc 10161), le Manuel de gestion de la sécurité (Doc 9859), le Manuel sur l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation (Doc 10131), et le Manuel de supervision de la sécurité (Doc 9734) souligne que les États doivent travailler en collaboration pour relever et atténuer les problèmes de sécurité. Une participation significative des principaux intervenants, des engagements adéquats à l'égard des ressources de la part de tous les partenaires et un solide leadership de la part d'une organisation responsable désignée sont considérés comme des éléments essentiels à la réussite d'un PNS.

À l'appui de cette démarche, le Conseil consultatif du Programme national de sécurité (Conseil consultatif du PNS) a été mis sur pied en 2022. Son mandat (mai/juin 2022) désigne Transports Canada comme l'organisation responsable du PNS du Canada et exige qu'un cadre supérieur de Transports Canada préside le comité. Le Conseil consultatif du PNS est chargé d'orienter l'élaboration et la publication du Plan national de la sécurité aérienne du Canada (C-NASP) selon un cycle triennal et peut créer des groupes de travail ou des sous-groupes pour s'attaquer à des enjeux de sécurité précis.

Au moment de la publication de ce plan, le Conseil consultatif du PNS s'est réuni à trois reprises, avec la participation d'un large éventail d'intervenants (TCAC, MDN, ALPA, SAC, ATAC, NAV CANADA, CNLA, BST, HAC). Les discussions ont porté sur l'approbation du mandat du Conseil consultatif du PNS et sur les rôles liés au PNS et au C-NASP.

## Vision

Assurer que le PNS est pleinement opérationnel en renforçant officiellement le rôle du Conseil consultatif du PNS en tant qu'organe central de coordination. Le Conseil consultatif du PNS dirigera la mise en œuvre et l'intégration des activités du PNS, encouragera l'alignement des intervenants et soutiendra la prise de décisions stratégiques en matière de sécurité.

## Plan d'action

D'ici 2027, nous aurons :

- un champion clairement identifié à l'échelon de la direction et un secrétariat consacré au sein de Transports Canada pour diriger et coordonner les efforts nationaux de planification de la sécurité pour le PNS et le C-NASP;
- un rôle renforcé pour le Conseil consultatif du PNS en tant qu'organe central de coordination, avec la participation active des principaux intervenants à l'élaboration et au suivi du C-NASP;
- démontré la surveillance et l'attribution des ressources fondées sur les risques, pleinement alignées sur les objectifs et les priorités énoncées dans le C-NASP.

## Surveillance

Les progrès réalisés à l'égard de ce problème de sécurité organisationnelle seront surveillés dans le cadre des activités du Conseil consultatif du PNS et de ses groupes connexes. Les indicateurs de réussite comprennent une structure clairement définie pour la coordination des activités liées à la sécurité à l'échelle nationale et une participation active à la mise en œuvre des initiatives d'amélioration de la sécurité énoncées dans ce plan et dans les plans futurs.



# ANNEXE – Améliorations prévues et surveillance de la sécurité

## IAS en lien avec la HRC-1 : Perte de contrôle en vol (LOC-I)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le GASP (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

### Indicateurs de rendement clés (IRC) :

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents LOC-I par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Une meilleure formation</b>	Créer des exigences réglementaires et des normes relativement à la formation à la prévention des pertes de contrôle et aux manœuvres de rétablissement (UPRT) pour les exploitants canadiens, à commencer par les compagnies aériennes	Transports Canada Exploitants aériens	Tous les exploitants mettent en œuvre les exigences de la formation UPRT pour les pilotes et les membres d'équipage  Tous les pilotes professionnels et membres d'équipage suivent la formation UPRT

			Inspections
<b>Améliorer la compréhension des précurseurs des accidents LOC-I dans le secteur de l'aviation générale</b>	Se reporter aux OPS-SI 1.	S.O.	S.O.
<b>Améliorer la compréhension des précurseurs des accidents LOC-I dans le secteur du taxi aérien</b>	Se reporter aux OPS-SI 2.	S.O.	S.O.
<b>Améliorer les outils de dépistage afin de réduire le risque d'incapacité du pilote entraînant une LOC-I</b>	Mettre à jour le Guide pour les médecins examinateurs de l'Aviation civile (MEAC)  Nouveaux outils de dépistage des maladies du cœur	Transports Canada	Publication des mises à jour du Guide

## IAS en lien avec la HRC-2 : Collision en vol/perte d'espace (MAC)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents MAC par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Nous suivons les progrès réalisés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Évaluer les secteurs présentant les risques les plus élevés d'accident MAC et élaborer un plan d'atténuation</b>	Mettre en œuvre les mesures d'atténuation découlant de l'évaluation des risques dans les basses terres continentales afin d'accroître l'utilisation des technologies et la sensibilisation à la sécurité et d'améliorer l'espace aérien  Appliquer cette approche à d'autres zones de circulation très dense	Normes des opérations aériennes  Région du Pacifique de Transports Canada  Unités de formation au pilotage  NAV CANADA	Détails des accidents MAC Nombre d'événements de quasi-collision MAC  Le plan d'atténuation des risques découlant de l'évaluation des risques dans les basses terres continentales est mis en œuvre et fait l'objet d'une surveillance trimestrielle

<b>Groupe de travail sur la perceptibilité électronique</b>	Transports Canada dirigera un groupe de travail chargé d'élaborer une orientation et des règles relatives à la perceptibilité électronique afin de réduire les risques de collision en vol	Transports Canada assume la responsabilité  Soutenu par : <ul style="list-style-type: none"><li>• des membres d'associations de l'industrie et de l'aviation</li><li>• NAV CANADA</li><li>• autres intervenants</li></ul>	Rapport final du groupe de travail avec recommandations
---	--	---	---

## IAS en lien avec la HRC-3 : Impact sans perte de contrôle (CFIT)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents CFIT par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Mise à jour de la réglementation canadienne relative aux interdictions d'approche</b>	Faire passer la visibilité minimale d'approche recommandée au Canada à une visibilité minimale d'approche prescrite	TCAC Exploitants aériens NAV CANADA	Progrès réalisés dans la mise en œuvre de la réglementation actualisée relative aux interdictions d'approche
<b>Améliorer la compréhension des précurseurs des accidents CFIT dans le milieu de l'aviation générale (GA)</b>	Se reporter à la Campagne de sécurité de la GA OPS SI-1.	Promotion de la sécurité	Programme national de sécurité (PNS) révisé

<b>Améliorer la compréhension des précurseurs des accidents CFIT dans le milieu du taxi aérien</b>	Se reporter à la Campagne de sécurité du taxi aérien OPS SI-2.	Promotion de la sécurité	PNS révisé
--	--	--------------------------	------------

## IAS en lien avec la HRC-4 : Défaillance de composant de système (SCF)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

## Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents SCF par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Introduire les exigences relatives au SGS pour les organismes de conception</b>	Systèmes de gestion de la sécurité (SGS pour les organismes de conception) : Introduire l'exigence pour les organismes de conception et les constructeurs	TCAC  Organismes canadiens de conception et de construction	Publication des exigences relatives au SGS pour les organismes de conception

	d'aéronefs d'avoir un SGS		
<b>Sensibiliser le milieu de l'aviation générale aux précurseurs des accidents attribuables à des défaillances de composant de système</b>	Faire connaître l'existence de quatre séminaires sur la sécurité destinés à sensibiliser les propriétaires d'aéronefs à leurs responsabilités en matière de maintenance et de navigabilité, notamment l'établissement du calendrier de maintenance et le respect des consignes de navigabilité et des bulletins de service.	Programme sur la sécurité de l'aviation générale – Groupe de travail sur la maintenance et la construction	Séminaires sur la sécurité adoptés et donnés

## IAS en lien avec la HRC-5 : Sortie de piste (RE)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents RE par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Mise à jour de la réglementation canadienne relative aux interdictions d'approche</b>	Faire passer la visibilité minimale d'approche recommandée au Canada à une visibilité minimale d'approche prescrite	TCAC Exploitants aériens NAV CANADA	Publication de la réglementation actualisée relative aux interdictions d'approche
<b>Améliorer la compréhension des précurseurs des accidents attribuables à une sortie de piste dans le milieu de l'aviation générale</b>	Dans le cadre de la Campagne de sécurité de l'aviation générale, poursuivre les travaux du Groupe de travail sur l'approche stabilisée/perte de	Programme sur la sécurité de l'aviation générale / Groupe de travail sur l'approche stabilisée / perte de contrôle au sol	Les résultats du groupe de travail comprennent les critères d'approche stabilisée pour l'aviation générale, des recommandations en vue de l'amélioration des normes de formation

	contrôle au sol (LOC-G)		et de test en vol pour les phases d'approche et d'atterrissage
--	-------------------------	--	--

## IAS en lien avec la ORC-1 : Collision avec des obstacles au décollage et à l'atterrissage (CTOL)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

Cette catégorie est incluse aux fins de surveillance seulement. Aucune IAS précise n'a été relevée.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents CTOL par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Surveillance</b>	S.O.	S.O.	S.O.
<b>Aménagements autour des aéroports Réglementation du zonage des aéroports et protection de l'espace aérien pour les procédures de vol aux instruments</b>	Transports Canada effectuera le travail d'élaboration de politique, notamment la consultation des intervenants, nécessaire pour apporter au cadre réglementaire les modifications requises afin de mieux protéger l'espace aérien autour	Transports Canada	Détermination et exploitation des possibilités de réglementation

	des aéroports contre les aménagements qui empiéteraient sur l'espace aérien requis pour les procédures de vol aux instruments		
--	---	--	--

## IAS en lien avec la ORC-2 : Incursions sur piste (RI)

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) pour les catégories d'événements à risques élevés et les autres catégories de risques sont liées aux objectifs et aux cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 1 du GASP : Parvenir à réduire toujours plus les risques de sécurité opérationnelle
- Cible 1.1 du GASP : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde

Les indicateurs de sécurité connexes comprennent ce qui suit :

- le nombre d'accidents (taux d'accidents);
- le nombre d'accidents mortels (taux d'accidents mortels);
- le pourcentage d'événements liés aux catégories de risques élevés.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents RI par secteur de l'industrie et en analysant les facteurs contribuant à ces événements afin de relever les changements de tendance qui nécessitent des mesures d'atténuation précises.

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Promotion des programmes de sécurité des pistes</b>	Poursuivre la mise en place d'équipes locales de sécurité des pistes en publiant des documents d'orientation et en déployant des efforts de promotion de la sécurité	Transports Canada NAV CANADA Équipe des mesures de sécurité des pistes (RSAT) Tous les aérodromes et exploitants	Nombre d'aéroports dotés d'équipes locales de sécurité des pistes  Rétroaction des exploitants d'aéroports sur l'expérience de mise en place d'équipes locales de sécurité des pistes

## IAS en lien avec les OPS-SI 1 : Sécurité de l'aviation générale

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur ne sont pas directement liées aux objectifs et aux cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI), mais elles sont considérées comme des enjeux importants pour la sécurité de l'aviation au Canada.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents et d'accidents mortels mettant en cause un aéronef immatriculé à titre privé ou un aéronef utilisé dans le secteur de la formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC). Une attention particulière sera accordée aux catégories d'événements à risques élevés (LOC-I, CFIT, MAC) et aux autres événements qui sont particulièrement préoccupants pour l'aviation générale (ARC, RE, SCF).

Les progrès réalisés par rapport à chacune des IAS seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Divers</b>	<p>Poursuivre les travaux du Programme sur la sécurité de l'aviation générale par l'intermédiaire de ses huit groupes de travail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Maintenance et navigabilité</li> <li>• Hydravions</li> <li>• Ultralégers</li> <li>• Équipement de sécurité</li> <li>• Approche stabilisée/perte de contrôle au sol (LOC-G)</li> <li>• Santé mentale</li> <li>• Voilures tournantes</li> </ul> <p>Déclaration volontaire</p>	<p>Programme sur la sécurité de l'aviation générale</p> <p>Nombreux intervenants</p>	<p>Degré de mobilisation et de sensibilisation indiqué dans la publication et utilisation de documents d'orientation et de matériel de promotion de la sécurité</p>

## IAS en lien avec les OPS-SI 2 : Sécurité du taxi aérien

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur ne sont pas directement liées aux objectifs et aux cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI), mais elles sont considérées comme des enjeux importants pour la sécurité de l'aviation au Canada.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant les accidents et les incidents dans ce secteur de l'industrie.

Les progrès réalisés dans le cadre de chacune des initiatives d'amélioration de la sécurité seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Collaborer avec l'industrie du taxi aérien pour sensibiliser aux risques associés à l'acceptation de pratiques non sécuritaires, soutenir l'adoption de pratiques sécuritaires, mieux gérer les dangers opérationnels et réduire les risques dans le secteur du taxi aérien</b>	La Campagne de sécurité du taxi aérien comprendra des groupes de discussion pour élaborer des stratégies et des outils, des publications pour communiquer ces stratégies, des séminaires et d'autres activités d'apprentissage	TCAC	Groupes de discussion organisés et résultats publiés  Séminaires sur la sécurité et activités d'apprentissage

## IAS en lien avec les OPS-SI 3 : Incidents mettant en cause des passagers indisciplinés

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur ne sont pas directement liées aux objectifs et aux cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI), mais elles sont considérées comme des enjeux importants pour la sécurité de l'aviation au Canada.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'incidents mettant en cause des passagers indisciplinés en collaboration avec les intervenants.

Les progrès réalisés dans le cadre de chacune des initiatives d'amélioration de la sécurité seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Passagers indisciplinés</b>	Examen du programme d'application lié aux passagers indisciplinés – SAP pour dissuader les comportements indisciplinés	TCAC Exploitants aériens Organismes d'application de la loi Passagers	Diminution du nombre d'incidents mettant en cause des passagers indisciplinés  Augmentation de l'activité d'application de la loi pour les passagers indisciplinés  Rapports des exploitants
<b>Passagers indisciplinés</b>	Améliorer la coordination entre les organismes d'application de la loi et les exploitants aériens	Industrie aérienne TCAC Exploitants aériens Organismes d'application de la loi Passagers	Diminution du nombre d'incidents mettant en cause des passagers indisciplinés  Augmentation de l'activité d'application de la loi pour les passagers indisciplinés  Rapports des exploitants

<b>Passagers indisciplinés</b>	Campagne de sensibilisation du public sur les passagers indisciplinés	TCAC Passagers	Diminution du nombre d'incidents mettant en cause des passagers indisciplinés  Rapports des exploitants
<b>Passagers indisciplinés</b>	Modernisation de la déclaration obligatoire des passagers indisciplinés	TCAC Industrie aérienne Exploitants aériens	Améliorer la conformité aux exigences de déclaration  Rapports des exploitants

## IAS en lien avec les OPS-SI 4 : Nouveaux venus

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur ne sont pas directement liées aux objectifs et aux cibles du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI), mais elles sont considérées comme des enjeux importants pour la sécurité de l'aviation au Canada. L'objectif et la cible liés à ces IAS sont les suivants :

- **Objectif** : Permettre l'intégration des nouveaux venus dans le système d'aviation national sans nuire au rendement du système au chapitre de la sécurité.
- **Cible** : Les taux d'accidents nationaux n'augmentent pas en raison de la présence de nouveaux venus dans le système d'aviation.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés en suivant le nombre d'accidents et d'incidents mettant en cause de nouveaux venus.

Les progrès réalisés dans le cadre de chacune des initiatives d'amélioration de la sécurité seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Élaborer et mettre en œuvre un cadre réglementaire moderne pour les SATP</b>	Mettre en œuvre une réglementation pour les opérations au-delà de la visibilité directe (BVLOS) à faible risque	TCAC (AARV) Secteur des SATP	Immatriculations de SATP  Augmentation du nombre de certificats de pilote délivrés pour les opérations BVLOS  Statistiques du tableau de bord du Portail de gestion des drones (PGD)
<b>Effectuer de la R et D en collaboration liée aux SATP et à la MAA</b>	Mener des projets de recherche avec le Conseil national de recherches sur les SATP et la MAA afin d'appuyer l'élaboration de la réglementation	TCAC (AARV) Secteurs des SATP et de la MAA	Nombre de projets de R et D achevés  Nombre de projets pluriannuels de R et D en cours  Publication en ligne des projets achevés

			(site du CNR, prochain exercice)  Mécanismes de rapports internes pour les projets en cours
<b>Collaborer avec les intervenants nationaux et internationaux</b>	<p>Participer au groupe d'étude sur la MAA de l'OACI</p> <p>Participer au groupe d'experts sur les SATP de l'OACI</p> <p>Travailler avec les intervenants des SATP, de la MAA et du CSL pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de la réglementation</p>	<p>TCAC (AARV)</p> <p>Secteur et associations des SATP</p> <p>Secteur du CSL</p>	<p>Nombre d'équivalents temps plein (ETP) présents aux réunions de l'OACI</p> <p>Nombre de réunions tenues</p> <p>Mécanismes de rapports internes</p>

## IAS en lien avec les ORG-SI 1 : Mise en œuvre uniforme des SARP de l'OACI

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur contribueront à la réalisation des objectifs et des cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 2 du GASP : Renforcer les capacités des États en matière de supervision de la sécurité
- Cible 2.1 du GASP : Tous les États améliorent leur score de mise en œuvre effective des éléments cruciaux (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État pour atteindre 85 % d'ici 2026

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront suivis grâce à des auto-évaluations régulières par rapport aux SARP de l'OACI.

Les progrès réalisés dans le cadre de chacune des initiatives d'amélioration de la sécurité seront surveillés tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Renforcer les mécanismes de surveillance</b>	Améliorer le cadre de surveillance de TCAC pour assurer l'alignement progressif sur les SARP de l'OACI, permettant une surveillance et une application de la loi efficaces dans l'ensemble des secteurs de l'aviation	TCAC – Normes et Direction de l'aviation internationale – Bureau de conformité dédié à l'OACI (ICO)	% de secteurs de programme évalués comme étant alignés sur les SARP de l'OACI
<b>Mettre en œuvre des plans de mesures correctives (PMC) en réponse à l'audit de l'USOAP</b>	Mettre en œuvre des PMC ciblés pour donner suite aux conclusions de l'USOAP; documenter et surveiller la fermeture par l'intermédiaire du portail CMA de l'OACI	TCAC – Direction de l'aviation internationale – ICO et Normes	% de mesures des PMC fermées et acceptées par l'OACI  Amélioration du score de mise en œuvre effective (EI) après la mission de validation coordonnée

<p><b>Moderniser et aligner le cadre réglementaire</b></p>	<p>Revoir et modifier le <i>Règlement de l'aviation canadien</i> (RAC) pour l'aligner sur les SARP de l'OACI en constante évolution</p> <p>Améliorer le processus de suivi des différences avec les SARP</p>	<p>TCAC – Affaires réglementaires, Direction des normes et Direction de l'aviation internationale – ICO</p>	<p>Nombre de modifications apportées au RAC mises en œuvre pour donner suite aux SARP de l'OACI</p> <p>Pourcentage des différences avec les annexes de l'OACI déposées et résolues dans un délai de deux ans</p>
<p><b>Améliorer le processus de surveillance de l'alignement réglementaire</b></p>	<p>Suivre le degré d'alignement sur les SARP de l'OACI, y compris la fréquence et la réussite de la surveillance du secteur</p>	<p>TCAC – Direction de l'aviation internationale – ICO</p>	<p>Fréquence des auto-évaluations (<math>\geq 1</math>)</p> <p>Pourcentage de conclusions auxquelles il a été donné suite dans les 12 mois suivant la mission de validation coordonnée</p> <p>Rétroaction des intervenants sur la clarté et l'efficacité de la réglementation actualisée</p>

## IAS en lien avec les ORG-SI 2 : Capacités de renseignement de sécurité

Le renseignement de sécurité est un élément fondamental du Programme national de sécurité (PNS). Les améliorations dans ce secteur auront des avantages importants à l'égard de la capacité du Canada à relever et à surveiller les risques dans le système d'aviation. Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur contribueront à la réalisation des objectifs et des cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 5 du GASP : Un plus large recours par les prestataires de services aux programmes du secteur aéronautique et aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité
- Cible 5.1 du GASP : Les États et les régions continuent à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données relatives à la sécurité afin d'appuyer l'élaboration des PNSA et des RASP

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés par rapport à chacune des IAS tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Améliorer les mesures de protection pour l'utilisation des données sur la sécurité</b>	Proposer des modifications à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> afin de fournir des mesures de protection pour le partage de données sur la sécurité et de favoriser une culture positive de la sécurité ainsi que le partage et l'échange d'information sur la sécurité entre les intervenants	TCAC	Publication des mesures de protection des données
<b>Soutenir les forums de collaboration qui facilitent l'échange d'information et d'idées afin de s'attaquer aux problèmes de sécurité les plus difficiles et</b>	Soutenir les forums de collaboration pour le partage d'information sur la sécurité, notamment : <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Groupe d'analyse collaborative</li> </ul>	TCAC Les membres du Groupe d'analyse collaborative	Les activités du Groupe d'analyse collaborative

<p><b>d'accroître la sécurité aérienne</b></p>	<p>(GAC) au titre de la sous-partie 705</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Programme sur la sécurité de l'aviation générale; et</li> <li>• la Campagne de sécurité du taxi aérien visé par la sous-partie 703</li> </ul>		
<p><b>Mise en œuvre d'une stratégie de renseignement de sécurité à l'appui du PNS</b></p>	<p>Pour Transports Canada, cela signifie améliorer la capacité d'analyse des données afin de simplifier l'accès aux données relatives à la sécurité aérienne, modifier la structure organisationnelle afin de mettre davantage l'accent sur le renseignement de sécurité aérienne, améliorer le savoir-faire en matière de données dans l'ensemble de l'organisation et s'attaquer aux problèmes liés à la qualité des données.</p>	<p>TCAC</p>	<p>Disponibilité des données</p> <p>Qualité des données</p> <p>Capacité à prendre des décisions fondées sur des données</p>

## IAS en lien avec les ORG-SI 3 : Obligations relatives au SGS

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur contribueront à la réalisation des objectifs et des cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 3 du GASP : Mettre en place des PNS efficaces
- Cible 3.3 du GASP : Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace, y compris l'indicateur : « Nombre d'États qui exigent que les fournisseurs de services applicables sous leur autorité mettent en œuvre un SGS »

Les IAS prévues pour renforcer les capacités du Canada à respecter les obligations relatives au SGS sont axées sur trois secteurs :

- l'alignement des exigences relatives au SGS sur les normes de l'OACI et la mise en œuvre des exigences relatives au SGS dans tous les secteurs relevés;
- le renforcement de la surveillance réglementaire des SGS;
- le renforcement des capacités des inspecteurs liées à la surveillance dans un environnement régi par un SGS.

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés par rapport à chacune des IAS tel qu'indiqué dans les tableaux ci-dessous.

#### ORG-SI 3 : Obligations relatives au SGS – Secteur 1 : Exigences relatives aux SGS

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Aligner le cadre réglementaire canadien des SGS sur les SARP de l'OACI</b>	Publication d'une modification réglementaire visant à aligner la réglementation canadienne sur le cadre des SGS de l'OACI	TCAC Justice Canada  Voyageurs canadiens  Services de la circulation aérienne au Canada (sous-partie 801 du RAC)  Compagnies aériennes canadiennes (sous-partie 705 du RAC)	a. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la <i>Partie I de la Gazette du Canada</i> (Gazette I)  b. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la <i>Partie II de la Gazette du Canada</i> (Gazette II)

		<p>Exploitants aériens privés canadiens (sous-partie 604 du RAC)</p> <p>Organismes de maintenance agréés au Canada (CAMO) assurant la maintenance pour les exploitants assujettis à la sous-partie 705 du RAC (sous-partie 573 du RAC)</p> <p>Organismes de formation agréés (sous-partie 407 du RAC)</p> <p>Aéroports canadiens (sous-partie 302 du RAC)</p> <p>Certains organismes de conception (sous-partie 521 du RAC)</p> <p>Certains organismes de construction (sous-partie 561 du RAC)</p>	
<p><b>Normaliser les exigences relatives au SGS dans l'ensemble des secteurs au Canada</b></p>	<p>Publication d'une modification réglementaire visant à harmoniser les exigences relatives au SGS en vertu de la sous-partie 107 du RAC</p>	<p>TCAC Justice Canada</p> <p>Tous les exploitants aériens, aéroports et autres titulaires de certificats (DAC) canadiens sont tenus d'avoir un SGS</p> <p>Inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile de TC</p>	<p>a. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la Gazette I</p> <p>b. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la Gazette II</p>
<p><b>Étendre les exigences relatives au SGS aux secteurs relevés</b></p>	<p>Publication d'une modification réglementaire visant à étendre l'applicabilité</p>	<p>TCAC, Normes</p> <p>Organismes de conception et de construction</p>	<p>a. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la Gazette I</p>

	du SGS – Dossier sur le SGS 1	canadiens (sous-parties 521 et 561 du RAC)  Organismes de formation agréés	b. Publication de la modification réglementaire liée au SGS dans la Gazette II
<b>Envisager la possibilité d'étendre les exigences relatives au SGS à d'autres secteurs relevés</b>	Informers l'industrie et entreprendre des consultations sur l'intention de réglementer/étendre l'applicabilité du SGS – Dossier sur le SGS 2	TCAC  Travail aérien (sous-partie 702 du RAC)  Taxi aérien (sous-partie 703 du RAC)  Exploitants de navette (sous-partie 704 du RAC)  Tous les organismes de maintenance agréés (sous-partie 573 du RAC)  Unités de formation au pilotage (sous-partie 406 du RAC)	Publication d'un avis de proposition de modification visant à étendre l'applicabilité du SGS

### **ORG-SI 3 : Obligations relatives au SGS – Secteur 2 : Surveillance réglementaire des exigences relatives au SGS**

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Améliorer les activités de surveillance pour vérifier la conformité et le rendement du SGS des fournisseurs de services</b>	Améliorer les outils, les processus et les procédures de surveillance utilisés pour évaluer le SGS	TCAC  Inspecteurs de l'aviation canadiens  Exploitants aériens et aéroports canadiens nécessitant un SGS	Taux de conformité  Nombre d'inspections de SGS  Processus d'amélioration continue décrit dans le Programme national de sécurité, section 2.3.1
<b>Mise en œuvre uniforme des SARP</b>	Répondre à toutes les questions de protocole (PQ) prioritaires de la	TCAC	Score de mise en œuvre effective

<b>de l'OACI liées à la surveillance du SGS</b>	méthode de surveillance continue de l'USOAP relatives à l'EC 7 – Obligations de surveillance	Inspecteurs de l'aviation canadiens  Exploitants aériens et aéroports canadiens nécessitant un SGS  Voyageurs canadiens?	Analyse des lacunes / évaluation interne  Examen interne par le Bureau de conformité dédié à l'OACI de TC  Futurs audits de l'USOAP
---	--	--	---

### **ORG-SI 3 : Obligations relatives au SGS – Secteur 3 : Capacités des inspecteurs liées aux exigences relatives au SGS**

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Amélioration de la formation technique des inspecteurs liée au SGS</b>	Examiner et mettre à jour la formation actuelle au SGS afin de l'aligner sur les modifications réglementaires	TCAC  Inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile (ISAC)  Direction de la formation technique intégrée multimodale (FTIM)	Pourcentage des inspecteurs actifs participant à la surveillance des SGS qui ont suivi la formation/formation mise à jour sur le SGS  Mettre à jour les exigences relatives à la formation des ISAC dans la DAC ADM-005 afin de tenir compte des exigences relatives au SGS
<b>Nouveaux documents d'orientation à l'intention des inspecteurs sur la mise en œuvre du SGS et les procédures d'inspection</b>	Modifier les instructions visant le personnel liées aux activités de surveillance du SGS	TCAC  Inspecteurs de la sécurité de l'aviation civile  Direction des normes de TCAC	Publication des instructions visant le personnel mises à jour

## IAS en lien avec les ORG-SI 4 : Gouvernance du Programme national de sécurité du Canada

Les initiatives d'amélioration de la sécurité (IAS) dans ce secteur contribueront à la réalisation des objectifs et des cibles qui suivent et qui sont énoncés dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2023-2025) (Doc 10004 de l'OACI) :

- Objectif 3 du GASP : Mettre en place des PNS efficaces
- Cible 3.3 du GASP : Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace
- Objectif 5 du GASP : Un plus large recours par les prestataires de services aux programmes du secteur aéronautique et aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité
- Cible 5.1 du GASP : Les États et les régions continuent à recourir davantage aux programmes d'évaluation et de partage des données relatives à la sécurité afin d'appuyer l'élaboration des PNSA et des RASP

### Indicateurs de rendement clés (IRC)

Les progrès réalisés pour s'attaquer à ce problème de sécurité seront surveillés par rapport à chacune des IAS tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

IAS	Mesure	Responsabilité	Surveillance
<b>Établir une structure claire pour la direction du PNS à Transports Canada</b>	<p>Identifier un champion à l'échelon de la direction pour le PNS et le C-NASP au sein de Transports Canada</p> <p>Établir un secrétariat du PNS au sein de Transports Canada pour coordonner le PNS et le C-NASP</p>	Transports Canada	Identification d'un champion et établissement d'un secrétariat du PNS
<b>Mettre pleinement en œuvre le Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada (Conseil consultatif du PNS) en tant qu'organe de coordination du PNS</b>	<p>Organiser des réunions régulières du Conseil consultatif du Programme national de sécurité du Canada (Conseil consultatif du PNS)</p> <p>Mettre sur pied un groupe de travail du</p>	<p>Transports Canada</p> <p>Secrétariat du PNS</p> <p>Tous les membres du Conseil consultatif du PNS</p>	<p>Tenue de réunions régulières</p> <p>Surveillance des IRC du C-NASP</p> <p>Le Conseil consultatif du PNS joue un rôle</p>

<p><b>et du C-NASP au Canada</b></p>	<p>C-NASP relevant du Conseil consultatif du PNS pour diriger l'élaboration et la surveillance du C-NASP dans l'avenir</p>		<p>actif dans l'élaboration du C-NASP de 2027</p> <p>Mise à jour du mandat du Conseil consultatif du PNS</p> <p>Publication du C-NASP de 2027-2030</p>
<p><b>Établir des relations entre le Conseil consultatif du PNS et d'autres initiatives de collaboration en matière de sécurité (comme la sécurité des pistes, la GA, le taxi aérien, les forums de collaboration liés à la sécurité)</b></p>	<p>Mettre à jour le mandat du Conseil consultatif du PNS pour établir des liens clairs avec d'autres initiatives et groupes de travail et des voies de communication avec le Secrétariat du PNS</p>	<p>Transports Canada</p> <p>Secrétariat du PNS</p> <p>Conseil consultatif du PNS</p>	<p>Le mandat du Conseil consultatif du PNS témoigne du rôle des autres groupes</p>