



Gestion de la sécurité et surveillance

Certaines entreprises de transport ne gèrent pas leurs risques en matière de sécurité de façon efficace, et bon nombre d'entre elles ne sont pas tenues d'avoir des processus de gestion de la sécurité officiels en place. La surveillance et l'intervention de Transports Canada ne se sont pas toujours avérées efficaces pour provoquer des changements dans les pratiques d'exploitation non sécuritaires des entreprises.

Importance de l'enjeu

Toutes les entreprises de transport sont responsables de la gestion des risques pour la sécurité de leur exploitation.

Certaines estiment que le niveau de sécurité est adéquat tant qu'elles se conforment à la réglementation, mais cette dernière ne peut, à elle seule, prévoir tous les risques spécifiques d'une activité. C'est la raison pour laquelle le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a maintes fois souligné les avantages des systèmes de gestion de la sécurité (SGS), qui sont des cadres reconnus à l'échelle internationale qui permettent aux entreprises de gérer efficacement les risques et de rendre leur exploitation plus sécuritaire.

Le SGS figure sur la Liste de surveillance du BST depuis 2010. Depuis, il n'y a eu aucun progrès pour généraliser l'usage des SGS à une palette élargie d'entreprises.

De nombreuses enquêtes récentes ont révélé des entreprises qui ne géraient pas les risques en matière de sécurité de façon efficace, soit parce qu'elles n'étaient pas tenues d'avoir un SGS, soit parce que leur SGS n'était pas correctement mis en œuvre.

Le passage à un SGS doit s'accompagner d'une surveillance réglementaire appropriée. Comme les organismes de réglementation rencontreront des entreprises manifestant différents degrés de capacité ou d'engagement en matière de gestion efficace des risques, cette surveillance doit être équilibrée : elle doit inclure la vérification proactive des processus de gestion de la sécurité, une formation pratique et théorique continue et des inspections conventionnelles permettant d'assurer la conformité à la réglementation en vigueur.

Pour faire évoluer cet enjeu inscrit sur la Liste de surveillance, trois éléments sont essentiels, mais des enquêtes du BST ont révélé des lacunes à corriger dans chacun d'eux :

1. Un cadre réglementaire clair exigeant de toutes les entreprises la mise en œuvre d'un SGS adapté à l'ampleur et à l'envergure de leurs activités



- Dans les secteurs ferroviaire et pipelinier¹, les entreprises sont tenues d'avoir un SGS, mais de nombreuses entreprises des secteurs maritime et aérien n'ont pas encore l'obligation d'avoir des processus de gestion de la sécurité officiels en place².
2. Des SGS permettant de déceler les dangers et d'atténuer les risques de manière efficace
 - Des enquêtes effectuées par le BST sur des accidents de transport maritime, ferroviaire et aérien ont révélé que, dans certains cas, les processus de gestion de la sécurité en place étaient insuffisants ou inutilisés³.
 3. Une surveillance réglementaire équilibrée
 - Concernant la surveillance assurée par Transports Canada, deux problèmes ont été observés : une incapacité à déterminer les processus inefficaces des entreprises et à intervenir quand il le faut, ainsi qu'un déséquilibre entre les processus de vérification et les inspections conventionnelles⁴.

Mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- Transports Canada mette en œuvre des règlements obligeant tous les exploitants des secteurs du transport commercial aérien et maritime à adopter des processus de gestion de la sécurité officiels et supervise efficacement ces processus;
- les entreprises de transport qui possèdent un système de gestion de la sécurité démontrent qu'il fonctionne bien, c'est-à-dire qu'il permet de déceler les risques et que des mesures de réduction des risques efficaces sont mises en œuvre;
- Transports Canada intervienne lorsque des entreprises de transport ne peuvent assurer efficacement la gestion de la sécurité et le fasse de façon à corriger les pratiques d'exploitation jugées non sécuritaires.

¹ Dans le secteur pipelinier, le système de gestion de la sécurité se nomme « programme de gestion de la sécurité ».

² Rapports d'enquêtes du BST M02C0030 et A13H0001

³ Rapports d'enquêtes du Bureau de la sécurité des transports : M12N0003, M12N0017, M12C0058, M13L0067, M13M0287, M13N0014, M13W0057, M14C0156, M14C0193, M14C0219, M14P0023, M14P0110, M15P0037, R09T0057, R13D0054, R14Q0045, R14W0256, A11H0002, A11O0031, A12P0008, A12P0034, A13H0001, A13H0002, A13W0120 et A14A0067

⁴ Rapports d'enquêtes du BST : M12C0058, M13L0067, M13M0287, M14C0219, R09T0057, R13D0054, A10Q0098, A11O0031, A12Q0216, A13H0001, A13H0002, A13Q0098 et A13W0120

