



RÉÉVALUATION DE LA RÉPONSE À LA RECOMMANDATION R14-05 DU BST

Vérification des systèmes de gestion de la sécurité

Contexte

Le 6 juillet 2013, peu avant 1 h, heure avancée de l'Est, le train de marchandises MMA-002, en direction est, de la compagnie Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA) qui avait été garé pour la nuit sur la voie principale à Nantes (Québec), au point milliaire 7,40 de la subdivision Sherbrooke, a commencé à se déplacer. Le train a roulé sur environ 7,2 milles, atteignant une vitesse de 65 mi/h. Vers 1 h 15, à l'approche du centre-ville de Lac-Mégantic (Québec), 63 wagons-citernes chargés de pétrole brut UN 1267 et 2 wagons couverts ont déraillé. Par suite du déraillement, environ 6 millions de litres de pétrole brut se sont déversés. Des incendies se sont déclarés et des explosions se sont produites, détruisant 40 édifices, 53 véhicules et les voies ferrées à l'extrémité ouest du triage Megantic. Au total, 47 personnes ont subi des blessures mortelles, et le centre-ville ainsi que la rivière et le lac adjacents ont été contaminés.

Le Bureau a conclu son enquête et a publié le Rapport d'enquête R13D0054 le 19 août 2014.

Recommandation R14-05 du BST (août 2014)

Transports Canada (TC) avait relevé un certain nombre de problèmes qui se reproduisaient à la MMA, mais en raison de la faible culture de sécurité et du manque d'efficacité du système de gestion de la sécurité (SGS) de la MMA, les causes systémiques de ces problèmes n'étaient ni analysées ni corrigées de façon efficace. Les vérifications réglementaires de l'efficacité du SGS auraient dû déceler cette lacune. Toutefois, le temps écoulé entre les vérifications, la portée limitée des vérifications et le manque de suivi réglementaire à l'égard des constatations des vérifications ont fait en sorte que l'organisme de réglementation n'était pas conscient de l'envergure des faiblesses du SGS de la MMA.

Dans son rapport de 2013 sur la surveillance de la sécurité ferroviaire, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a conclu que TC n'avait pas l'assurance requise que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale avaient mis en œuvre des SGS adéquats et efficaces. Le BVG a notamment recommandé que TC demande à ses inspecteurs d'évaluer la qualité et l'efficacité des SGS des compagnies de chemin de fer.

Au printemps 2014, TC a amorcé le processus d'adoption de 2 nouveaux règlements, soit le *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer* et le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire* qui, une fois mis en œuvre, renforceront les pouvoirs d'application du ministre.

En outre, s'il est adopté, le nouveau Règlement sur les SGS accroîtra les responsabilités à l'égard de la mise en œuvre des SGS et facilitera l'évaluation du SGS des compagnies par rapport aux exigences réglementaires. Grâce aux nouveaux règlements, TC aura un cadre législatif et conceptuel pour exiger la mise en œuvre des SGS. Ce cadre est important, mais la façon dont

l'organisme de réglementation se servira de ces outils et les mesures qu'il prendra au cours des prochaines années le sont tout autant. Il est essentiel que TC respecte ses engagements à l'égard des vérifications des SGS, et qu'il s'assure que les compagnies de chemin de fer ont mis en place un SGS qui leur permet de cerner les risques et de les gérer pour éviter les accidents.

Jusqu'à ce que les SGS fassent partie de la culture des compagnies ferroviaires du Canada et que TC s'assure qu'ils ont été mis en œuvre d'une manière efficace, les avantages en matière de sécurité des SGS ne seront pas réalisés. Le Bureau a donc recommandé que :

Le ministère des Transports effectue des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires assez poussées et assez fréquentes pour confirmer que les processus nécessaires sont efficaces et que des mesures correctives sont mises en œuvre pour améliorer la sécurité.

Recommandation R14-05 du BST

Réponse de Transports Canada à la recommandation R14-05 (octobre 2014)

TC appliquera pleinement cette recommandation.

Le projet de *Règlement sur le certificat d'exploitation de chemin de fer* a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 15 mars 2014, et son entrée en vigueur est prévue le 1er avril 2015. Le Règlement proposé prévoit la suspension ou l'annulation du certificat d'exploitation de chemin de fer en cas de non-conformité aux exigences en matière de sécurité ou au Règlement sur les SGS.

TC a aussi proposé des modifications à son *Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire* et les a publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 juillet 2014. TC prévoit que ces modifications entreront en vigueur à l'automne 2015. Les modifications proposées améliorent la manière dont les compagnies de chemin de fer élaborent, mettent en œuvre et évaluent leur SGS. Les modifications comprennent des exigences plus détaillées pour chacune des composantes du SGS. Par exemple, la composante sur l'évaluation des risques indique maintenant dans quelles circonstances il faut procéder à une évaluation des risques, donne les éléments à prendre en compte au cours des évaluations des risques et oblige les compagnies à prendre des mesures correctives pour atténuer les risques cernés et à évaluer les résultats des mesures prises. Une autre composante du SGS stipule que les compagnies de chemin de fer doivent procéder à une évaluation continue de leurs procédures SGS afin d'en confirmer l'efficacité et précise les éléments à inclure dans le programme d'évaluation. De plus, les évaluations des risques menées à l'égard d'importants changements opérationnels, à la demande du ministre, doivent être présentées à TC. À compter de l'automne 2015, toutes les évaluations des risques feront l'objet d'un examen plus rigoureux, et TC assurera le suivi de toutes les mesures d'atténuation des risques mises en œuvre à la suite de ces évaluations, le cas échéant. Ces renseignements sur les risques seront intégrés aux profils de risque de l'industrie et utilisés pour modifier les priorités en matière d'inspection et de vérification.

TC travaille sur l'entrée en vigueur de capacités d'application de la loi supplémentaires. Le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 22 octobre 2014 et entrera en vigueur le 1er avril 2015. Aux termes de ce règlement, des sanctions pécuniaires s'ajoutent aux outils d'application de la loi afin de renforcer la sécurité ferroviaire. Selon la *Loi sur la sécurité*

ferroviaire, TC pourra imposer des amendes aux compagnies de chemin de fer pour toute infraction à la Loi, à un règlement ou à une règle de cette Loi.

Les règlements révisés étant plus normatifs que les règlements précédents, TC pourra plus facilement prendre des mesures réglementaires si une compagnie de chemin de fer contrevient aux règlements.

TC a réévalué le nombre d'inspections et de vérifications nécessaires. Le nombre d'inspections prévues demeurera relativement stable, mais le nombre de vérifications prévues augmentera. Les vérifications auront dorénavant lieu au moins tous les 3 à 5 ans, selon le risque. Pour appuyer le programme de vérifications révisé, d'autres enquêteurs spécialisés seront embauchés avant juin 2015. TC élaborera, d'ici à l'été 2015, une formation à l'intention des vérificateurs qui portera sur bon nombre des éléments clés du nouveau Règlement sur les SGS, y compris les exigences de vérification révisées, les méthodes de suivi plus rigoureuses et le recours aux nouvelles dispositions d'application de la loi (notamment les sanctions administratives pécuniaires). TC travaille actuellement à l'élaboration d'un outil de vérification normalisé (outil d'évaluation de la conformité des SGS) qui améliorera la qualité et l'uniformité des vérifications et qui devrait être disponible au printemps 2015. De plus, TC a préparé, et met en place, un plan d'action de la gestion pour améliorer sa surveillance de la sécurité ferroviaire, y compris les SGS.

Les renseignements sur les risques régionaux seront partagés avec les intervenants appropriés à l'interne et, à compter de 2016, de nouvelles données sur les indicateurs de sécurité seront intégrées aux systèmes du ministère afin que celui-ci devance les tendances et soit informé des changements opérationnels pertinents au sein de l'industrie. On a aussi établi un processus national d'examen pour surveiller étroitement tous les exploitants chez qui des problèmes de non-conformité ou des manquements à la sécurité récurrents ont été décelés.

Ces mesures permettront d'appuyer l'engagement de TC de mener des vérifications des SGS plus fréquentes et plus approfondies. Les vérifications comprendront dorénavant un examen plus rigoureux et un suivi en temps opportun, et seront assorties de sanctions applicables en cas de non-conformité. TC n'envisage toutefois pas d'élargir la portée des vérifications qui seront effectuées tous les 3 à 5 ans.

Évaluation par le BST de la réponse à la recommandation R14-05 (janvier 2015)

TC a accepté la recommandation, met en œuvre de nouveaux règlements et renforce sa capacité à les faire respecter. Le Règlement sur le certificat d'exploitation de chemin de fer doit entrer en vigueur le 1er avril 2015. Un Règlement sur les SGS révisé qui fournit plus de détails sur les processus à intégrer à un SGS ferroviaire devrait être adopté à l'automne 2015. Ce règlement stipulera clairement que le ministère s'attend à ce que ces processus fassent la promotion de la sécurité de façon efficace et que les chemins de fer en évaluent l'efficacité et les améliorent de façon continue. De plus, le nouveau Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire, qui sera en vigueur le 1er avril 2015, offrira à TC une plus grande marge de manœuvre pour sanctionner les cas de non-conformité au Règlement sur les SGS.

TC a modifié son programme de surveillance en y ajoutant des exigences minimales sur la fréquence des vérifications des SGS, et a préparé des plans pour utiliser les données présentées par les compagnies de chemin de fer afin de modifier ses calendriers d'inspections et de

vérifications à mesure que les risques sont mieux cernés. En outre, TC procède à l'embauche de vérificateurs additionnels et renforce ses programmes de formation. Ces mesures pourraient permettre de corriger bon nombre des lacunes qui sont associées aux programmes d'inspections et de vérifications de TC.

TC ne s'est pas engagé à vérifier toutes les composantes des SGS dans une période donnée. Chez les compagnies qui n'ont pas connu d'événements ou de situations qui entraînent une vérification ciblée, TC pourrait ne procéder à une vérification qu'une fois tous les 3 à 5 ans, selon le risque. En pareil cas, la portée de la vérification pourrait être très limitée et ne pas viser toutes les composantes du SGS de la compagnie.

Même si d'importants progrès ont été réalisés, TC n'a pas encore démontré qu'il s'est doté d'un programme de surveillance efficace qui garantit que toutes les compagnies de chemin de fer font l'objet de vérifications dont la portée et la fréquence sont suffisantes pour confirmer que tous les processus requis sont efficaces et que les mesures correctives nécessaires sont mises en place pour améliorer la sécurité. Il est donc possible que les lacunes du SGS d'une compagnie de chemin de fer passent inaperçues et qu'elles ne soient pas corrigées en temps voulu.

En conséquence, le Bureau a évalué la réponse à la recommandation R14-05 comme étant **en partie satisfaisante**.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R14-05 (février 2015)

Le CN et le CP possèdent un système de gestion de la sécurité (SGS) complet qui a été vérifié par TC en plusieurs occasions. VIA a récemment fait l'objet d'une vérification ciblée de son SGS par Transports Canada. Bien qu'aucune non-conformité n'ait été constatée, la vérification a permis de déterminer des possibilités d'amélioration, et des plans de mesures correctives sont en cours. Bon nombre de chemins de fer d'intérêt local ont aussi été vérifiés.

L'ACFC a exigé que ses membres s'attachent davantage à améliorer la culture de sécurité au sein de leur organisation. Il est bien connu qu'une bonne culture de sécurité est la garantie d'une performance optimale des SGS. L'ACFC a présenté des conférences et des ateliers à ses membres. Un nouveau poste a été annoncé en janvier 2015, celui de directeur de la culture de sécurité, à l'ACFC; le titulaire aura le mandat de superviser pour l'industrie un programme régissant la formation connexe, les évaluations, les activités de proximité, les outils et les normes d'association pour les membres.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R14-05 (février 2015)

Transports Canada s'est engagé à mener, sur un cycle de trois à cinq ans ou plus fréquemment au besoin, des vérifications exhaustives du SGS de chacun des chemins de fer relevant de sa compétence. Il aura recours à une approche basée sur le risque pour déterminer si une compagnie soumise à un calendrier de trois à cinq ans devrait être soumise à une vérification plus tôt. Cette façon de procéder garantira que les vérifications ont une portée suffisante pour que les lacunes dans le SGS d'un chemin de fer puissent être reconnues et corrigées dans les meilleurs délais.

Le 20 février 2015, on a annoncé le nouveau *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (Règlement sur le SGS). Ce Règlement exige que les compagnies élaborent et

mettent en place un cadre officiel qui intègre la sécurité dans leurs activités de tous les jours. Le nouveau Règlement sur le SGS a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 25 février 2015, et est entré en vigueur le 1er avril 2015.

Également, le 20 février 2015, TC a proposé des modifications à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* pour renforcer la surveillance, en concentrant ses efforts sur les collectivités, la responsabilité, les systèmes de gestion de la sécurité et les pouvoirs. Les modifications donneront au ministre le pouvoir d'ordonner des mesures correctives s'il est jugé qu'une compagnie applique son système de gestion de la sécurité d'une façon qui compromet la sécurité ferroviaire. Ce nouveau pouvoir encouragera les compagnies à gérer plus efficacement les risques rattachés aux activités ferroviaires.

Évaluation par le BST de la réponse à la recommandation R14-05 (mars 2015)

Le Bureau trouve encourageant que l'ACFC ait reconnu le besoin pour ses membres d'accorder une plus grande attention à la culture de sécurité, et s'attend à ce que les efforts du nouveau directeur de la culture de sécurité à l'ACFC aient un effet positif.

Comme l'industrie ferroviaire continue de faire des progrès sur la voie d'une culture de sécurité améliorée, TC doit démontrer que son régime de surveillance garantit que toutes les compagnies de chemin de fer font l'objet de vérifications dont la portée et la fréquence sont suffisantes pour confirmer que tous les processus requis sont efficaces et que les mesures correctives nécessaires sont mises en place pour améliorer la sécurité.

Le Bureau se réjouit que TC ait maintenant pris un engagement ferme de vérifier chaque élément du SGS d'un chemin de fer sur un cycle d'au moins 3 à 5 ans. Le nouveau Règlement sur le SGS entre en vigueur le 1er avril 2015 et exige des compagnies ferroviaires qu'elles mettent en place un cadre officiel qui intègre la sécurité dans leurs activités de tous les jours. De plus, les modifications proposées à la Loi sur la sécurité ferroviaire donneront au Ministre le pouvoir d'ordonner des mesures correctives s'il est jugé qu'une compagnie applique son système de gestion de la sécurité d'une façon qui compromet la sécurité ferroviaire.

Par conséquent, le Bureau estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R14-05 (janvier 2016)

Un plan de transition à trois volets a été établi pour sensibiliser les compagnies et les aider à procéder à la mise en œuvre progressive des nouvelles exigences du Règlement sur le SGS.

Le premier volet s'est déroulé entre avril et octobre 2015. Toutes les compagnies de chemins de fer sous réglementation fédérale ont ainsi été l'objet d'une première inspection pour vérifier :

- si des processus ont été élaborés conformément aux exigences du Règlement sur le SGS de 2015 afin :
 - de nommer un dirigeant responsable de leur SGS;
 - d'informer le Ministre de l'existence de documents pertinents sur l'évaluation des risques et de fournir ces documents sur demande, dans les cas suivants :
 - chaque fois qu'une compagnie de chemin de fer entreprend le transport de marchandises dangereuses ou le transport de marchandises dangereuses différentes de celles qu'elle transporte déjà,

- chaque fois qu'un changement proposé à l'exploitation peut avoir une incidence sur la sécurité du public ou du personnel ou sur la protection des biens ou de l'environnement.
- que les compagnies de chemins de fer misent encore sur les processus existants de leur SGS pour préparer leur évaluation des risques et utilisent progressivement les nouvelles exigences du Règlement sur le SGS de 2015.

Toutes les compagnies de chemins de fer sous réglementation fédérale ont été visitées et, au cours de la même période, on leur a offert des programmes de formation et de sensibilisation sur les exigences du Règlement sur le SGS de 2015.

Le deuxième volet a commencé dès la fin du premier et des inspections ciblées sont en cours pour confirmer si toutes les compagnies de chemins de fer élaborent leur SGS en vertu des exigences réglementaires. Ce volet devait être terminé le 31 mars 2016.

Le troisième volet commencera en avril 2016 et portera sur la vérification du SGS des compagnies. Ces vérifications permettront de savoir si les compagnies continuent de respecter les exigences du règlement et cherchent toujours à atteindre le plus haut niveau de sécurité. Une formation et des outils destinés aux inspecteurs en sécurité ferroviaire sont en préparation pour appuyer ces vérifications.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R14-05 (janvier 2016)

Nos compagnies de chemins de fer de catégorie I possèdent un SGS exhaustif qui a été vérifié par TC en plusieurs occasions. Le nouveau Règlement sur le SGS est entré en vigueur le 1er avril 2015 et tous les SGS de tous les membres de l'ACFC ont récemment été l'objet d'inspections ciblées par TC. L'ACFC a exigé que ses membres travaillent davantage à améliorer la culture de sécurité au sein de leur organisation. Il est bien connu qu'une bonne culture de sécurité est la garantie d'une performance optimale des SGS. L'ACFC a donné des conférences et des ateliers à ses membres en 2015. Un nouveau poste a été créé en janvier 2015 à l'ACFC : directeur de la culture de sécurité. Le directeur a comme mandat de surveiller le programme de formation, d'évaluations et de sensibilisation relatif au SGS de l'industrie, ainsi que les outils et les normes de l'ACFC pour ses membres.

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R14-05 (mars 2016)

L'ACFC a pris des mesures afin que ses membres travaillent davantage à améliorer la culture de sécurité au sein de leur organisation. L'ACFC a donné des conférences et des ateliers à ses membres en 2015. Un nouveau poste a été créé au sein de l'ACFC en janvier 2015, celui de directeur de la culture de sécurité. Le directeur a comme mandat de surveiller le programme de formation, d'évaluations et de sensibilisation relatif au SGS de l'industrie, ainsi que les outils et les normes de l'ACFC pour ses membres.

TC a créé un plan à trois volets pour faciliter la mise en œuvre des nouvelles exigences du Règlement sur le SGS qui est entré en vigueur le 1er avril 2015. Entre avril et octobre 2015, dans le cadre du premier volet, TC a effectué des inspections afin de confirmer la conformité aux nouvelles exigences, y compris la mise en œuvre de différents processus. Le deuxième volet comprend des inspections ciblées pour vérifier si les compagnies de chemins de fer élaborent leur SGS selon les exigences du règlement. Le troisième volet sera lancé en avril 2016 et

consistera à vérifier si les compagnies de chemins de fer continuent de respecter les exigences du règlement et cherchent toujours à atteindre le niveau de sécurité le plus élevé. Une formation et des outils destinés aux inspecteurs en sécurité ferroviaire sont en préparation pour appuyer ces vérifications.

Le Bureau se réjouit des progrès réalisés dans le cadre du plan de transition à trois volets de TC qui sensibilise les compagnies et les aide à procéder à la mise en œuvre progressive des nouvelles exigences du Règlement sur le SGS. Le plan n'est toutefois pas encore terminé.

Par conséquent, le Bureau a évalué la réponse à la recommandation R14-05 comme dénotant une **intention satisfaisante**.

Réponse de Transports Canada à la recommandation R14-05 (février 2017)

Transports Canada a adopté de nombreuses mesures pour améliorer la sécurité ferroviaire, notamment des règles plus rigoureuses sur les systèmes de gestion de la sécurité des transporteurs ferroviaires, un règlement qui prévoit des amendes pour toute infraction à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et un nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation des chemins de fer sous réglementation fédérale.

Le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* (Règlement sur le SGS) est entré en vigueur le 1^{er} avril 2015. Le nouveau Règlement sur le SGS est plus complet que le règlement précédent (ex. : nouvelles exigences quant à la consultation des agents négociateurs ou des employés, et à la communication avec ceux-ci; nouveaux processus permettant aux employés de signaler les infractions et les dangers sans représailles; renforcement des processus qui obligent les entreprises à déterminer les risques, à décrire les mesures prises pour remédier à ces risques et à évaluer l'efficacité des mesures correctives). Il décrit clairement les attentes et les exigences et vise maintenant aussi les chemins de fer locaux qui utilisent des voies principales et non principales fédérales.

Le Règlement sur le SGS vise à favoriser la création d'une culture de sécurité forte qui fait en sorte que la sécurité soit intégrée à toutes les activités quotidiennes des entreprises. Le Règlement sur le SGS atteint cet objectif en exigeant que les entreprises basent la création de leurs systèmes de gestion de la sécurité sur des processus complémentaires qui se renforcent mutuellement.

Le Règlement sur le SGS est un ensemble de composantes hybrides axées sur des normes, la gestion et le rendement qui facilite une mise en œuvre plus efficace par les entreprises et l'application par Transports Canada :

- La composante axée sur les normes oblige les entreprises à mettre en œuvre un certain nombre de processus, selon leur utilisation des voies fédérales, ainsi que, en certaines occasions, des procédures, des méthodes ou des plans associés à ces processus.
- La composante axée sur la gestion prescrit les objectifs à atteindre en vertu du Règlement sur le SGS sans dicter aux entreprises le contenu exact des processus, des procédures, des méthodes ou des plans qu'elles doivent établir.
- La composante axée sur le rendement exige que les entreprises évaluent régulièrement l'efficacité de leur système de gestion de la sécurité au moyen de différents mécanismes, par exemple des rapports de surveillance annuels et des vérifications internes, et corrigent les risques ciblés.

Cette combinaison de composantes axées sur les normes, la gestion et le rendement appuie l'amélioration continue et est claire dans les 12 processus qui constituent la base du Règlement sur le SGS.

Engagement de Transports Canada en matière de surveillance

TC a adopté un plan de mise à œuvre à trois volets pour le nouveau Règlement sur le SGS. Les deux premiers volets se sont déroulés entre le 1^{er} avril 2015 et le 31 mars 2016 et visaient à sensibiliser les compagnies réglementées et à les aider à procéder à la mise en œuvre progressive des nouvelles exigences. Afin de faciliter la transition vers les nouvelles exigences, on a organisé des séances d'information, créer un guide pour aider le secteur à mieux comprendre l'objectif et les attentes du Règlement sur le SGS et des inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité ont procédé à des inspections initiales et ciblées dans toutes les entreprises réglementées. Grâce aux outils d'évaluation, aux directives et aux formations qu'ils ont reçus, les inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité sont en mesure d'effectuer des inspections uniformes à l'échelle nationale.

Le troisième volet est en cours depuis avril 2016 et comporte des vérifications pour évaluer la préparation et la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises. Transports Canada s'est engagé à améliorer la surveillance de l'application du Règlement sur le SGS en menant, sur un cycle de 3 à 5 ans, ou plus fréquemment au besoin, des vérifications exhaustives des chemins de fer relevant de sa compétence. Dans le cas des grands chemins de fer, dont les activités sont plus complexes, il est possible qu'une vérification exhaustive demande plus d'un an; elle s'étendra alors sur plusieurs années avec la vérification de différents processus chaque année. Un chemin de fer « vérifié » pourra être l'objet d'une autre vérification dans un intervalle de moins de 3 à 5 ans puisque la sélection des chemins de fer est fondée sur le risque et qu'un chemin de fer peut faire l'objet d'une vérification chaque fois que Transports Canada le juge approprié.

Planification des vérifications

Pour évaluer le risque et surveiller de façon appropriée l'exploitation ferroviaire, TC planifie et exerce cette surveillance à l'aide de la méthode de planification des activités fondée sur les risques (PAFR) liés à la sécurité ferroviaire. Cette méthode vise à reconnaître les problèmes pour lesquels une intervention pourrait être nécessaire et à faciliter l'établissement des priorités du régime d'inspection du ministère. Celui-ci peut avoir recours à différentes activités de surveillance, dont les inspections sur place, les vérifications, l'examen des documents ainsi que la collecte et l'analyse de données.

Les vérifications comprennent 4 étapes distinctes, soit la planification, l'exécution, l'établissement des rapports et le suivi. Toutes les étapes sont accomplies selon les directives sur les vérifications internes. Les activités de vérification sont planifiées et exécutées selon un plan et tous les résultats liés à l'objet de la vérification sont consignés dans un rapport de vérification qui est remis au chemin de fer. Les entreprises sont tenues de présenter un plan de mesures correctives à la suite de toute vérification qui a révélé un ou des risques. Ce plan doit indiquer les mesures correctives adoptées pour chacun des risques ciblés, le nom de la personne responsable de la mise en œuvre et le calendrier. Les inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité confirmeront la mise en place des mesures correctives nécessaires.

Si une entreprise ne pallie pas une non-conformité décelée au cours d'une vérification, TC pourra prendre des mesures coercitives additionnelles, par exemple des sanctions

administratives pécuniaires, des poursuites ou l'annulation du certificat d'exploitation du chemin de fer. Si le système de gestion de la sécurité établi ou mis en œuvre par une entreprise présente des lacunes susceptibles de compromettre la sécurité ferroviaire, un arrêté ministériel pourra être publié en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* afin de forcer l'entreprise à adopter la ou les mesures correctives nécessaires.

À la suite des vérifications, les équipes se réuniront pour discuter des leçons apprises et les conclusions de ces rencontres serviront à améliorer les guides d'orientation fournis aux inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité ainsi que le déroulement des vérifications futures. En 2016-2017, on a effectué au total 26 vérifications de SGS et on prévoit en effectuer un nombre similaire en 2017-2018.

Voici la répartition des 26 vérifications réalisées en 2016-2017 :

	Exhaustive	Ciblée
Chemins de fer de classe 1	3	1
Chemins de fer autres que de classe 1	16	6
Total	19	7

Renforcement de la capacité de vérification au sein de Transports Canada

Afin de surveiller la conformité au nouveau Règlement sur le SGS, Transports Canada a pris des mesures pour parfaire sa capacité en matière de vérification en misant sur l'augmentation des ressources humaines et la création d'outils et de guides destinés aux inspecteurs.

Des inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité additionnels ont été engagés dans les 5 bureaux régionaux de Transports Canada. L'effectif a aussi été augmenté au quartier général avec l'ajout de spécialistes en vérification et en analyse des risques dans le but d'améliorer les meilleures pratiques en matière de vérification. Un guide supplémentaire sur la planification, l'exécution, l'établissement des rapports et le suivi des travaux liés aux vérifications a été créé pour garantir l'uniformité à l'échelle nationale des vérifications et des autres activités de surveillance ainsi que pour établir la conformité d'un chemin de fer aux exigences réglementaires. De nouveaux documents d'information fournissent aussi des lignes directrices détaillées sur l'interprétation et l'application du Règlement sur le SGS et traitent des liens entre les processus, les procédures, les plans et les méthodes ainsi que des liens entre ces éléments et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les autres instruments de réglementation.

Le Règlement sur le SGS améliore la clarté et la qualité des systèmes de gestion de la sécurité, ce qui favorise une meilleure mise en œuvre par le secteur ferroviaire et une surveillance plus efficace par Transports Canada. Les dispositions d'application de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* traitent des non-conformités et des préoccupations en matière de sécurité, et l'amélioration de la capacité en matière de vérification par l'ajout de personnel, d'expertise et de nouveaux outils permettra de mieux confirmer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises.

Réponse de l'Association des chemins de fer du Canada à la recommandation R14-05 (mars 2017)

L'ACFC a demandé que ses membres s'attachent davantage à améliorer la culture de sécurité au sein de leur organisation. Il est bien connu qu'une bonne culture de sécurité est la garantie

d'un rendement optimal des SGS. L'ACFC et le secteur continuent de parrainer un comité sur la culture de sécurité qui surveille les programmes d'évaluation et de sensibilisation ainsi que les outils, la formation et les normes à l'intention des membres.

Les chemins de fer possèdent des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) complexes et exhaustifs qui sont régulièrement vérifiés par Transports Canada (TC).

Réévaluation par le BST de la réponse à la recommandation R14-05 (mars 2017)

TC a adopté un programme de mise à œuvre à trois volets pour le nouveau Règlement sur le SGS. Les deux premiers volets se sont déroulés entre le 1^{er} avril 2015 et le 31 mars 2016. Le troisième volet est en cours depuis avril 2016 et comporte des vérifications pour évaluer la préparation et la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises.

Transports Canada demeure engagé à améliorer la surveillance de l'application du Règlement sur le SGS en menant, sur un cycle de 3 à 5 ans, ou plus fréquemment au besoin, des vérifications exhaustives des chemins de fer relevant de sa compétence. En 2016-2017, on a effectué 26 vérifications de systèmes de gestion de la sécurité. Les chemins de fer visés étaient tenus de présenter un plan de mesures correctives qui décrit les mesures correctives adoptées pour chacun des risques ciblés au cours de la vérification. Des inspecteurs chargés de la surveillance des systèmes de sécurité ont ensuite vérifié si les mesures correctives annoncées avaient été mises en place.

Afin de surveiller la conformité au nouveau Règlement sur le SGS, Transports Canada a pris des mesures pour parfaire sa capacité en matière de vérification en misant sur l'augmentation des ressources humaines. L'effectif a aussi été augmenté au quartier général de TC avec l'ajout de spécialistes en vérification et en analyse des risques dans le but d'améliorer les meilleures pratiques en matière de vérification. De nouveaux documents d'information, à l'intention des inspecteurs, fournissent aussi des lignes directrices détaillées sur l'interprétation et l'application du Règlement sur le SGS et traitent des liens entre les processus, les procédures, les plans et les méthodes ainsi que des liens entre ces éléments et la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les autres instruments de réglementation. L'amélioration de la capacité en matière de vérification par l'ajout de personnel, d'expertise et de nouveaux outils permettra de mieux confirmer l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises.

Le plan à trois volets de TC qui sensibilise les entreprises et les aide à procéder à la mise en œuvre progressive des nouvelles exigences du Règlement sur le SGS a permis des progrès continus. Le Bureau attend avec impatience la fin du premier cycle des vérifications des SGS de Transports Canada, qui devrait améliorer la surveillance continue de la conformité au Règlement sur le SGS. Le Bureau estime que la réponse à la recommandation dénote une **intention satisfaisante**.

Suivi exercé par le BST

Le BST continuera à surveiller les améliorations que Transports Canada apportera à ses programmes de vérification et d'inspection des chemins de fer, y compris à ses activités de mise en application des règles.

Le présent dossier est classé **actif**.