



RAPPORT « CE QUE NOUS AVONS ENTENDU »

Parlons des systèmes de gestion
de la sécurité dans l'industrie ferroviaire

Le 5 octobre 2022



Transports
Canada

Transport
Canada

Canada 

Table des matières

Contexte	3
Consultations publiques	4
Résumé des commentaires des intervenants	4
Champ d'application de la réglementation	4
Évaluation des risques	5
Efficacité et culture de sécurité	6
Exigences normatives et clarté	6
Surveillance et application de la loi	7
Processus additionnels	7
Autres éléments à prendre en considération	8
Prochaines étapes	8
Liens connexes	9

Rapport « Ce que nous avons entendu »

Parlons des systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie ferroviaire

CONTEXTE

Le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* a été établi pour donner suite à plusieurs rapports et recommandations qui ont mis en évidence des lacunes dans une précédente version du règlement créé en 2001. L'objectif était d'augmenter la qualité des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) en améliorant :

- l'utilisation des systèmes au sein de l'industrie ferroviaire;
- la surveillance de la sécurité ferroviaire exercée par Transports Canada (TC).

Depuis 2015, Transports Canada a effectué plus de 150 vérifications du système de gestion de la sécurité de compagnies ferroviaires, dont 12 compagnies nationales transportant des marchandises. Dans le cadre de ces vérifications, nous avons établi un point de référence pour chaque compagnie ferroviaire de compétence fédérale au Canada qui sera utilisé pour mesurer s'il y a une augmentation de la conformité.

Bien que beaucoup de progrès aient été réalisés en ce qui concerne les exigences et la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité, il est encore possible de faire mieux. L'*Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire* de 2018 a mis en lumière les progrès réalisés par la Direction générale de la sécurité ferroviaire de TC, mais il a également été recommandé, dans cet examen, que le Ministère trouve un moyen d'évaluer l'efficacité du système de gestion de la sécurité d'une compagnie de chemin de fer.

D'autres rapports, comme le rapport de 2021 du Bureau de la vérificatrice générale et le rapport de 2022 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités à la Chambre des communes, ont mis en évidence des aspects à améliorer, comme :

- évaluer l'efficacité des processus du système de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer;
- renforcer les exigences pour veiller à ce que les compagnies effectuent des évaluations des risques et atténuent les dangers.

CONSULTATIONS PUBLIQUES

L'objectif de la récente consultation de TC sur les systèmes de gestion de la sécurité dans l'industrie ferroviaire était d'obtenir des commentaires des intervenants sur les forces et les faiblesses du système actuel. L'information recueillie aidera à orienter les travaux futurs sur l'examen du règlement. La consultation de 30 jours a eu lieu entre le 25 août et le 26 septembre 2022 sur le site web Parlons Transports.

Cinq questions ont été posées pour recueillir des commentaires et faciliter la discussion :

1. Quels sont les éléments les plus efficaces du règlement actuel? Quels sont les éléments qui devraient être améliorés ou sont manquants?
2. Le champ d'application actuel est-il adéquat? Tient-il compte des différences entre les différents types d'exploitation?
3. Le règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire devrait-il comprendre des exigences supplémentaires axées sur la gestion (possiblement sous la forme de processus supplémentaires)? Si oui, quelles seraient ces exigences?
4. L'approche actuelle pour déterminer dans quelles circonstances une compagnie doit effectuer une évaluation des risques est-elle adéquate?
5. Devrait-il y avoir des exigences supplémentaires concernant l'efficacité?

RÉSUMÉ DES COMMENTAIRES DES INTERVENANTS

Grâce aux dix mémoires reçus par le Ministère, les intervenants ont exprimé leur point de vue sur divers aspects du règlement. Dans l'ensemble, on s'entend pour dire que les systèmes de gestion de la sécurité sont fondamentaux pour qu'une compagnie maintienne un niveau élevé de sécurité et s'améliore de façon continue. De plus, les intervenants reconnaissent que beaucoup de travail a été fait depuis 2001 et qu'il est important de faire le point sur notre situation.

Les thèmes suivants ont été abordés plus en détail dans les mémoires :

Champ d'application de la réglementation

Les commentaires montrent que la portée du règlement est adéquate et établit le juste équilibre entre les exigences pour les grandes et les petites compagnies ferroviaires, établissant des attentes claires pour celles-ci, particulièrement pour les éléments suivants :

- assurer la sécurité des opérations;
- documenter leur SGS;
- signaler les dangers pour la sécurité;
- assurer la responsabilisation d'un cadre supérieur.

Toutefois, il a été noté qu'il y avait des possibilités d'amélioration quant à la façon dont le règlement aborde certaines des différences pour divers types d'opérations. Par exemple, dans les cas où une compagnie ayant des activités limitées répond aux mêmes critères d'applicabilité qu'une grande compagnie de classe I, dans les cas où les compagnies de chemin de fer locales ont des activités très limitées sur la voie principale, ou lorsqu'une compagnie mère est tenue de maintenir des SGS spécifiques pour plusieurs compagnies qu'elle possède.

Il a été souligné que les processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte, et l'obligation du maintien d'un répertoire, contribuaient à tenir les compagnies ferroviaires au courant de leurs obligations et des règles et règlements en vigueur.

Évaluation des risques

Bien que l'on s'entende généralement pour dire que l'évaluation des risques est un élément essentiel du processus des SGS, les opinions divergent quant à ce qui, le cas échéant, doit être examiné plus en profondeur.

- Certains intervenants ont indiqué que TC devrait élaborer et mettre en œuvre un processus national d'évaluation des risques qui donne un aperçu stratégique des risques pour la sécurité ferroviaire, reflétant les tendances nationales en matière de données qui sont plus difficiles à voir par un chemin de fer.
- D'autres intervenants ont indiqué que l'approche actuelle est suffisante, soulignant qu'il existe de nombreuses normes et meilleures pratiques disponibles en tant que ressources permettant aux compagnies de définir et de mettre en œuvre des processus d'évaluation des risques.
- D'autres domaines proposés pour l'amélioration ont été les suivants :
 - Des évaluations des risques plus fréquentes et pour un plus large éventail de changements qui affectent la sécurité, y compris ceux qui sont mineurs;
 - Les employés touchés par les risques devraient non seulement être consultés, mais aussi être tenus de collaborer à l'évaluation des risques;

- Davantage d'exigences en matière de mesures correctives, ainsi que des échéanciers définis pour leur mise en œuvre et leur évaluation;
- Un examen périodique du processus d'évaluation des risques.

Efficacité et culture de sécurité

L'efficacité était un thème récurrent parmi les intervenants. Il existe un consensus général sur le fait qu'il est difficile de mesurer l'efficacité et qu'il doit y avoir une compréhension claire de ce qui sera mesuré et comment. De nombreux intervenants se sont dit disposés à travailler ensemble pour établir des attentes claires et cohérentes au niveau de base pour mesurer l'efficacité.

Les éléments suivants ont également été soulevés :

- La conformité aux exigences du SGS, sur le plan administratif, n'est pas nécessairement un indicateur du rendement en matière de sécurité ou de la culture de sécurité.
- La méthode de mesure doit rester flexible afin qu'elle puisse être révisée dans le cadre du processus d'amélioration continue d'un SGS.
- Les compagnies devraient être tenues d'avoir des plans d'action à jour qui garantissent que leur système de gestion de la sécurité est efficace.
- Il est fondamental de mesurer l'efficacité globale du régime de surveillance de la sécurité. Une approche fondée sur les risques devrait être utilisée, avec des outils et des pratiques de gestion des risques qui quantifient et mesurent l'efficacité de la gestion de la sécurité par les organisations et la réduction des risques. Cela pourrait également être démontré par la comparaison du rendement en matière de sécurité, avec les indicateurs de rendement clés.

Exigences normatives et clarté

La notion d'exigences normatives par rapport à celles basées sur le rendement a été soulevée, ainsi que la question de la clarté.

- Certains intervenants ont indiqué que les exigences relatives au système de gestion de la sécurité ne devraient pas être trop normatives. Au lieu de cela, elles devraient décrire les exigences à respecter tout en laissant aux compagnies la flexibilité nécessaire pour déterminer comment ils répondront aux exigences. Ils devraient également permettre aux compagnies d'adapter

leur système de gestion de la sécurité à leur taille et à la portée de leurs opérations.

- Dans le même temps, certains éléments, tels que ce qui constitue un danger pour la sécurité, devraient être plus clairs, afin de s'assurer que les parties réglementées comprennent les attentes.

Surveillance et application de la loi

Certaines compagnies ont indiqué qu'il faut uniformiser la façon dont les vérifications et l'application de la loi sur les systèmes de gestion de la sécurité sont menées, et ce à l'échelle régionale et nationale, afin que les compagnies s'harmonisent avec les attentes du régulateur. À cette fin, un programme national de vérification serait préférable à la décentralisation.

Certains intervenants ont indiqué qu'il devrait y avoir de plus grandes conséquences pour les compagnies lorsqu'elles ne respectent pas la réglementation et aussi lorsque le système de gestion de la sécurité n'est pas efficace.

Enfin, il a été soulevé que la combinaison des vérifications de TC et des exigences du processus d'amélioration continue du système de gestion de la sécurité ne laisse pas suffisamment de temps aux compagnies pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives avant que de nouvelles vérifications ne soient entreprises.

Processus additionnels

Les questions abordées via Parlons Transports mettent de l'avant la possibilité d'ajouter des processus aux règlements pour toucher à un plus large éventail de situations.

- Tout en reconnaissant qu'il s'agissait de questions importantes, les intervenants n'ont pas estimé qu'il serait nécessaire d'ajouter des exigences fondées sur la gestion, telles que la sécurité des ponts et l'adaptation aux changements climatiques, indiquant que les dangers et la gestion des risques liés à ceux-ci, d'un point de vue opérationnel, sont déjà dans le champ d'application du règlement SGS.
- Il a été soulevé que d'autres juridictions ont des exigences supplémentaires qui pourraient être explorées. Par exemple : l'Australie, qui a des exigences relatives au maintien d'une culture de sécurité, à l'utilisation de mesures de rendement en matière de sécurité pour déterminer l'efficacité, à la gestion des

urgences et à la consultation des intervenants externes; et le Royaume-Uni, qui fournit un Modèle de maturité de la gestion des risques ([Railway Management Maturity Model](#)) aidant à évaluer l'efficacité des SGS.

Autres éléments à prendre en considération

- Il faut tenter d'éviter tout chevauchement inutile avec d'autres exigences législatives, comme celles déjà présentes dans le *Code canadien du travail*.
- Il reste encore du travail à faire pour identifier efficacement les dangers et atténuer les risques, ainsi que pour gérer les risques pour la sécurité.
- Les SGS doivent être directs, concis et efficaces, en supprimant autant de redondances que possible.
- Un règlement révisé devrait tenir compte des facteurs humains et organisationnels. Par exemple les interactions entre les composants du système et les humains, en tenant compte de leur influence sur les comportements, aux niveaux individuel, situationnel, de groupe, organisationnel ou culturel. De plus, la prise en compte du comportement, de la charge de travail et de la fatigue mentale devrait être intégrée dans les enquêtes sur les événements, les analyses et les évaluations des risques.
- L'éventail des sujets nécessitant une analyse devrait être plus large et inclure des éléments tels que les distractions sur le lieu de travail, les quasi-accidents et les préoccupations ou dangers de sécurité mal classés.
- Les compagnies ferroviaires devraient avoir davantage d'exigences et de responsabilités en matière de collaboration et de partage de l'information sur le système de gestion de la sécurité avec les municipalités. Cela devrait permettre aux municipalités d'être conscientes des risques inhérents aux marchandises qui circulent à l'intérieur de leurs limites et de savoir comment planifier l'intervention d'urgence en cas de déraillement, en particulier ceux impliquant des marchandises dangereuses.

PROCHAINES ÉTAPES

Transports Canada continuera d'analyser les commentaires formulés dans le cadre de cette consultation, ce qui éclairera notre évaluation des options futures, qui

pourraient prendre la forme d'outils et de directives mis à jour, ou de modifications réglementaires.

TC reconnaît également qu'il faut suffisamment de temps pour travailler en collaboration avec l'industrie et d'autres intervenants sur cet important dossier. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, TC continuera de dialoguer avec les intervenants sur des sujets précis.

En plus des activités de consultation ciblées, une autre série de consultations est prévue une fois que les options auront été élaborées.

LIENS CONNEXES

[Parlons transport](#)

[Document de discussion : Examen du Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#)

[Loi sur la sécurité ferroviaire](#)

[Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#)