

RÉPONSE DU GOUVERNEMENT AUX RECOMMANDATIONS ET ÉTAT D'AVANCEMENT

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
<p>1. Que Transports Canada, en se fondant sur les données scientifiques les plus récentes et en consultation avec les représentants syndicaux et les autres intervenants, améliore la réglementation en matière de gestion de la fatigue chez les opérateurs du secteur ferroviaire et exige des compagnies ferroviaires qu'elles fassent mieux en la matière.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>En novembre 2020, Transports Canada a amélioré le cadre de gestion de la fatigue en vigueur en approuvant les nouvelles <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i> qui s'appliquent aux compagnies de transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs. Les nouvelles règles, qui ont été élaborées par l'industrie en consultation avec des représentants de syndicats et qui tiennent compte de la science de la fatigue, prévoient notamment ce qui suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • limitation de la durée de la période de service à 12 heures; • augmentation de la durée des périodes de repos minimales entre les périodes de service; • établissement de limites quant au nombre total d'heures travaillées pendant des périodes de sept jours et de 28 jours; et • précision indiquant que les employés des compagnies de chemin de fer de marchandises doivent se voir accorder un congé après une période de sept jours. <p>Les exigences pour l'établissement de plans de <i>gestion de la fatigue</i> sont entrées en vigueur en novembre 2021. Transports Canada a examiné les plans de toutes les compagnies de chemin de fer et leur a transmis des commentaires pour veiller au respect des exigences réglementaires.</p> <p>En outre, en mars 2022, Transports Canada a effectué des consultations sur le <i>règlement sur le système de gestion de la fatigue</i> à venir. Ce règlement portant précisément sur la fatigue doit faire l'objet d'une publication préalable dans la <i>Gazette du Canada</i> au cours des prochains mois. Ses exigences ne s'appliquent pas seulement aux employés d'exploitation. Il prescrit un cadre systématique pour veiller à ce que la fatigue des employés qui exercent des fonctions essentielles à la sécurité ferroviaire soit gérée de façon efficace au sein des compagnies de chemin de fer.</p> <p>Ensemble, les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i> et le <i>règlement sur le système de gestion de la fatigue</i> à venir feront en sorte que les compagnies de chemin de fer établiront et mettront en œuvre des mesures pour gérer efficacement la fatigue.</p>
<p>2. Que Transports Canada, en consultation avec les représentants syndicaux et autres parties prenantes, élabore des structures législatives et/ou réglementaires afin d'assurer aux travailleurs du secteur ferroviaire des horaires de travail prévisibles qui s'appuient sur des pratiques exemplaires en gestion de la fatigue.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>En novembre 2020, Transports Canada a approuvé les nouvelles <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i>. Les règles définissent les exigences relatives aux heures de service et aux périodes de repos des employés qui occupent des postes considérés comme essentiels pour la sécurité ferroviaire. Elles prescrivent certains éléments qui concernent par exemple l'aptitude au travail, les périodes de service (p. ex., les périodes de service</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>maximales cumulatives, le service fractionné), et les périodes de repos (p. ex., les périodes de repos minimales). Elles énoncent également les exigences que doivent suivre les compagnies de chemin de fer pour établir leurs plans de gestion de la fatigue. Sur le site Web suivant figurent de plus amples renseignements :</p> <p>https://tc.canada.ca/sites/default/files/2020-11/regles-relatives-periodes-service-repos-personnel-exploitation-ferroviaire.pdf.</p> <p>Élaborées par l'industrie en consultation avec des représentants de syndicats, ces règles, qui tiennent compte de la science de la fatigue, exigent que les compagnies de chemin de fer fournissent à leurs employés un préavis dans un délai suffisant et des renseignements en temps réel sur les listes du mouvement des trains et des équipes. Ces renseignements doivent être mis à la disposition des employés à distance et sur demande.</p> <p><i>Aux Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire s'ajoute le Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, qui exige que le système de gestion de la sécurité d'une compagnie de chemin de fer comprenne une méthode pour l'application des principes de la science de la fatigue lors de l'établissement des horaires des employés qui doivent travailler selon un horaire qui ne leur a pas été communiqué au moins 72 heures à l'avance.</i></p> <p>Transports Canada continue de collaborer avec les représentants des syndicats et de l'industrie et de surveiller la conformité avec les règles et les règlements. Il dispose par ailleurs de toute une gamme d'instruments d'application de la loi prévus par la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>.</p>
<p>3. Que Transports Canada, en consultation avec les représentants des travailleurs, étudie les plans de gestion de la fatigue du chemin de fer nationaux du Canada (CN) et du Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) afin d'examiner l'impact des déplacements haut le pied sur les périodes maximales de service et d'exiger que des préavis soient donnés aux employés relativement aux horaires de travail.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>En novembre 2020, Transports Canada a approuvé les nouvelles <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i>, lesquelles exigent que les compagnies de chemin de fer établissent des plans de gestion de la fatigue qui comprennent un processus pour gérer les déplacements haut le pied et qui décrivent le processus d'établissement des horaires des employés.</p> <p>Transports Canada a examiné les plans de gestion de la fatigue du CN et du CP et leur a fourni des commentaires pour veiller à ce que les deux compagnies respectent les exigences réglementaires. De plus, les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos</i> exigent que les compagnies de chemin de fer fassent appel à leurs employés lors de l'établissement des plans de gestion de la fatigue et diffusent les plans à ces derniers pour qu'ils disposent des renseignements dont ils ont besoin pour collaborer avec leur employeur et gérer efficacement la fatigue.</p> <p>Les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos</i> prévoient également un processus propre à la gestion des déplacements haut le pied : elles exigent que tout temps passé</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>en déplacement haut le pied à la fin d'un quart de travail de 12 heures soit ajouté à la période de repos d'un employé, et que le temps passé en déplacement haut le pied soit inclus dans le calcul des périodes de service cumulatives maximales.</p> <p>Pour améliorer les pratiques d'établissement des horaires, les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos</i> et le <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i> ont des exigences qui, combinées, font en sorte que les compagnies de chemin de fer appliquent les principes de la science de fatigue à l'établissement de leurs horaires et en informent leurs employés suffisamment à l'avance.</p> <p>Transports Canada continue de collaborer avec les représentants des syndicats et de l'industrie et de surveiller la conformité avec les règles et les règlements. Il dispose en outre de toute une gamme d'instruments d'application de la loi prévus par la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>.</p>
<p>4. Que Transports Canada, en consultation avec les représentants des travailleurs et autres parties prenantes, établisse des normes adéquates relatives aux installations de repos utilisées par les travailleurs du secteur ferroviaire pour assurer un repos adéquat entre les quarts de travail.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>En consultation avec les représentants des syndicats et de l'industrie, Transports Canada a approuvé les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i>, qui prévoient des exigences pour les installations de repos au terminal de détachement afin d'assurer aux employés un repos adéquat entre les quarts de travail.</p> <p>Les plans de gestion de la fatigue doivent prévoir des mesures concernant la sélection et la gestion des hébergements (notamment des critères pour que la chambre soit individuelle, soit exposée à un minimum de bruit provenant de l'extérieur et comprenne des dispositifs pour régler la température et l'éclairage); des mesures pour réduire les dérangements pendant le repos; et un processus en cas de problème dans les hébergements.</p> <p>Ces mesures normatives, combinées aux nouveaux plans de gestion de la fatigue, favoriseront la création d'une culture où toutes les mesures appropriées sont prises pour veiller à ce que les employés d'exploitation bénéficient d'un repos adéquat entre leurs quarts de travail.</p>
<p>5. Que le gouvernement du Canada crée un fonds permettant de financer des études de faisabilité pour le réaménagement et la relocalisation de voies ferrées traversant des milieux urbains.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation.</p> <p>Transports Canada encourage les collectivités à collaborer avec les compagnies de chemin de fer pour déterminer la faisabilité de projets visant à relocaliser les voies ferrées qui traversent des milieux urbains et à renforcer la sécurité ferroviaire.</p>
<p>6. Que le gouvernement du Canada considère la mise en place d'un fonds permettant de financer la réalisation des projets prioritaires de réaménagement et de relocalisation de voies ferrées traversant des milieux urbains.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation.</p> <p>Transports Canada encourage les collectivités à collaborer avec les compagnies de chemin de fer pour déterminer la faisabilité de projets visant à relocaliser les voies ferrées qui traversent des milieux urbains et à renforcer la sécurité ferroviaire.</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
7.	<p>Que Transports Canada s'engage à se conformer entièrement et rapidement aux recommandations de la vérificatrice générale du Canada contenues dans <i>l'Audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses</i>.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Transports Canada s'est engagé à mettre en œuvre rapidement l'ensemble des recommandations émanant du Bureau du vérificateur général du Canada dans <i>l'Audit de suivi sur le transport des marchandises dangereuses</i>.</p> <p>Un <i>plan d'action</i> a été établi pour orienter ses travaux de l'année 2021 à l'année 2023. En juillet 2022, trois des cinq recommandations avaient été entièrement mises en œuvre, et les travaux se poursuivent pour mettre en œuvre les deux autres. D'importants progrès ont été réalisés jusqu'à présent, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Des outils et des bases de données ont été élaborés et améliorés de manière à ce qu'il dispose de renseignements complets et justes sur les compagnies réglementées et leur état de conformité. Les emplacements fermés (plus de 13 000) ont été retirés des bases de données (date d'achèvement prévu : le 31 mars 2023). • Les processus et les procédures visant à évaluer la conformité des installations spécialistes des contenants ont été améliorés. Des avis de renouvellement ou d'expiration sont envoyés mensuellement par courriel, et des vérifications sur place sont effectuées s'il y a lieu (achevé le 30 avril 2021). • Des modifications à la loi et à la réglementation sont en cours pour imposer des exigences d'inscription aux personnes qui présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses (date d'achèvement prévu : le 31 mars 2023 avec une publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada le 25 juin 2022). • Un système de suivi a été mis en œuvre pour veiller à ce que les conditions d'approbation des plans d'intervention d'urgence (PIU) soient respectées, que les approbations ne demeurent pas à l'état provisoire plus longtemps que nécessaire, et que les PIU provisoires ciblés par le commissaire à l'environnement et au développement durable aient été mis à jour et examinés (achevé le 30 juin 2022). • Des ententes de partage des données ont été conclues avec chacune des provinces. Seuls deux territoires n'ont pas encore signé leurs ententes respectives, qui sont en cours d'examen (date d'achèvement prévue : le 31 mars 2023).
8.	<p>Que Transports Canada entreprenne un examen approfondi des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans le secteur du transport ferroviaire afin d'en évaluer l'efficacité dans l'amélioration des normes de sécurité.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>Depuis l'entrée en vigueur du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>, qui a été renforcé, Transports Canada a adopté une démarche complète pour assurer la surveillance de la réglementation et a continuellement développé sa capacité à déterminer l'efficacité des SGS des compagnies pour augmenter la sécurité.</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>En 2021, Transports Canada a établi un cadre pour effectuer des vérifications de l'efficacité des SGS des compagnies de chemin de fer qui comprend des indicateurs pour aider les vérificateurs et les inspecteurs à faire l'évaluation de l'efficacité (p. ex., la qualité des programmes de formation, l'efficacité du signalement des dangers).</p> <p>Poursuivant dans la même lancée, Transports Canada a entamé ses vérifications de l'efficacité des SGS des compagnies en 2021-22 et en a maintenant terminé deux. Ces vérifications visaient notamment à confirmer que le SGS comporte les processus suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • processus à l'égard d'une politique de sécurité; • processus visant la responsabilité et l'obligation de rendre compte; • processus pour veiller au respect des règlements, des règles et des autres instruments; • processus pour cerner les préoccupations en matière de sécurité; • processus visant les évaluations des risques; • processus pour mettre en œuvre et évaluer les mesures correctives; et • processus visant l'amélioration continue du SGS. <p>Le processus d'évaluation de l'efficacité est désormais intégré au processus de planification fondée sur les risques de la surveillance de la sécurité ferroviaire employé par le Ministère, et l'ordre de priorité des vérifications de l'efficacité est déterminé en fonction des aspects présentant le niveau de risque le plus élevé.</p> <p>En outre, TC travaille également à l'examen du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>. Les exigences sur les évaluations des risques et l'atténuation des dangers font entre autres partie de cet examen, ce qui correspond aux recommandations formulées par le Bureau du vérificateur général et le Bureau de la sécurité des transports. Aux fins de cet examen, des consultations externes ont été lancées le 25 août 2022, et le Ministère doit faire le point sur ces consultations au plus tard le 31 octobre 2022.</p>
9.	<p>Que Transports Canada élabore une série complète d'indicateurs, comme la vérificatrice générale du Canada l'a suggéré dans son rapport, afin de mesurer l'efficacité de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire et des taux de conformité des compagnies de chemin de fer, que ces indicateurs servent à évaluer chaque année les améliorations apportées à la sécurité ferroviaire, et que les résultats des évaluations fassent l'objet de rapports annuels.</p> <p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Transports Canada a adopté une démarche en deux étapes pour mesurer l'efficacité de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire, comme l'a recommandé la vérificatrice générale.</p> <p>En premier lieu, Transports Canada a établi une série complète d'indicateurs, qu'il continue de peaufiner, pour mesurer l'efficacité de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire et les taux de conformité des compagnies, lesquels sont utilisés dans l'établissement du plan annuel de surveillance du Ministère. Transports Canada a établi un cadre pour effectuer des vérifications de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer qui comprend des indicateurs pour aider les vérificateurs et les inspecteurs à faire l'évaluation de l'efficacité (p. ex., la qualité</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>des programmes de formation, l'efficacité du signalement des dangers). Ces indicateurs s'inspirent de ceux utilisés par l'Organisation de l'aviation civile internationale et ont été adaptés à la sécurité ferroviaire.</p> <p>En second lieu, Transports Canada effectue une évaluation de l'incidence des activités de surveillance sur la conformité en matière de sécurité ferroviaire. Elle sera achevée en décembre 2022. Conformément à l'engagement du gouvernement de faire preuve de plus de transparence et de fournir davantage de renseignements à la population canadienne, le Ministère publie sur son site Web les mesures d'application prises au titre de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/bulletins-mesures-application-actions-securite-ferroviaire/mesures-application-autres-mesures-mitiger-risques-securite-ferroviaire) ainsi que des résumés annuels de l'exécution du programme de surveillance de la sécurité ferroviaire (https://tc.canada.ca/fr/services-generaux/transparence/2021-2022/securite-ferroviaire-description-execution-programme-surveillance-exercice-2021-2022), ce qui comprend le nombre d'inspections réalisées.</p>
<p>10. Que Transports Canada s'engage à faire des interventions de suivi concernant les manquements constatés à la sécurité ferroviaire afin de s'assurer que les compagnies de chemin de fer respectent les règles établies.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> prévoit toute une gamme d'outils en cas de non-conformité qui permettent aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire d'employer une démarche graduelle à l'égard de la mise en application de la loi en sélectionnant la mesure qui convient le mieux : il peut s'agir en premier lieu d'une lettre de non-conformité, et la démarche peut progresser jusqu'à l'application d'une sanction administrative pécuniaire ou à une poursuite.</p> <p>De plus, Transports Canada a mis en œuvre la recommandation formulée par le Bureau du vérificateur général dans <i>l'Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire</i> publié en 2021, déterminé sur les pratiques exemplaires, y compris celles employées dans d'autres modes de transport, pour définir les nouvelles normes du Ministère concernant les délais pour évaluer si les compagnies de chemin de fer ont corrigé les lacunes relevées lors des inspections et des vérifications des SGS.</p> <p>Transports Canada a déterminé les pratiques exemplaires, y compris celles employées dans d'autres modes de transport, pour définir de nouvelles normes concernant les délais pour évaluer si les compagnies ont corrigé les déficiences relevées lors des inspections et des vérifications des SGS.</p> <p>TC accorde aux intervenants de l'industrie ferroviaire un délai maximal de 45 jours pour fournir un plan de mesures correctives en réponse à une inspection et un délai maximal de 60 jours pour fournir ce plan en réponse à une constatation effectuée lors d'une vérification. Les délais peuvent varier selon l'élément faisant l'objet de la non-conformité.</p> <p>Transports Canada a établi des lignes directrices sur les vérifications des SGS, lesquelles décrivent les exigences pour</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>les suivis des non-conformités ou des lacunes, sur place ou à distance, y compris les délais pour évaluer si les compagnies ont corrigé les lacunes décelées. Des points de référence ont été déterminés pour les inspections, ainsi que le temps dont disposent les compagnies pour fournir un plan de mesures correctives en réponse à un rapport de vérification, et correspondent aux pratiques exemplaires employées dans d'autres modes de transport. De plus, les compagnies de chemin de fer sont tenues de prendre des mesures immédiates en cas de non-conformités ou de lacunes qui compromettent la sécurité.</p> <p>En tirant parti des pratiques exemplaires observées dans tous les modes de transport pour établir de nouvelles lignes directrices contenant des exigences et des points de référence faciles à distinguer, le Ministère a adopté des mesures d'intervention adéquates pour veiller à ce que les exploitants respectent les exigences.</p>
11.	<p>Que Transports Canada réforme la réglementation sur les systèmes de gestion de la sécurité pour s'assurer que les compagnies de chemin de fer effectuent les évaluations des risques nécessaires et traitent les dangers observés.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Transports Canada évalue sa manière d'effectuer la surveillance des SGS des compagnies afin de veiller à ce que ces dernières effectuent les évaluations des risques nécessaires et prennent des mesures pour atténuer les dangers.</p> <p>Pour donner suite aux recommandations du Bureau du vérificateur général, auxquelles le Ministère s'est engagé à donner suite dans sa réponse aux recommandations du Bureau de la sécurité des transports formulées après le déraillement de Field, TC travaille également à l'examen du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>. Les exigences sur les évaluations des risques et l'atténuation des dangers font entre autres partie de cet examen. Des consultations externes ont été lancées le 25 août 2022, et un rapport sur ces consultations sera déposé d'ici le 31 octobre 2022, dans le cadre de la réponse du Ministère.</p>
12.	<p>Que Transports Canada revoie la réglementation limitant la longueur des convois de trains pour répondre aux problèmes de sécurité et de blocage des passages à niveau.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et il a donné suite à celle-ci par d'autres moyens.</p> <p>En novembre 2014, Transports Canada a établi le <i>Règlement sur les passages à niveau</i> (Règlement), qui prévoit des exigences de sécurité pour les passages à niveau situés le long des voies ferrées de compétence fédérale. Le <i>Règlement</i> traite de tous les éléments de sécurité des passages à niveau, peu importe la longueur des trains.</p> <p>En ce qui concerne les préoccupations relatives à l'obstruction des passages à niveau, il est interdit selon le Règlement de laisser un train à l'arrêt sur un passage à niveau pendant plus de cinq minutes lorsque des piétons ou des véhicules attendent de le traverser. De plus, peu importe le type de train, des mesures immédiates doivent être prises pour libérer un passage à niveau pour laisser passer les véhicules d'urgence qui doivent le franchir.</p> <p>Transports Canada effectue une surveillance à l'égard du</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>Règlement et fait le suivi des plaintes déposées par le public concernant des passages à niveau obstrués. S'il décèle une non-conformité, le Ministère prend les mesures d'application appropriées, ce qui peut comprendre l'imposition d'une sanction administrative pécuniaire.</p> <p>Le Règlement prévoit également un processus pour que les municipalités, dans les cas où un passage à niveau régulièrement obstrué soulève une préoccupation en matière de sécurité, puissent collaborer avec la compagnie de chemin de fer concernée pour résoudre la question. Si la question n'est pas résolue dans un délai de 90 jours, l'autorité responsable du service de voirie doit aviser le ministre des Transports, et le Ministère, après évaluation, a le pouvoir de prendre des mesures pour éliminer le risque pour la sécurité, s'il y a lieu.</p>
13.	<p>Que Transports Canada augmente significativement son nombre d'inspections sur place non annoncées pour vérifier les activités des compagnies de chemin de fer, y compris l'état de la sécurité des voies ferrées, et que les inspections soient conduites par des inspecteurs qui sont des spécialistes en transport ferroviaire.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>Transports Canada effectue des inspections sur place annoncées et non annoncées pour vérifier la conformité avec les exigences réglementaires ainsi que la sécurité des infrastructures ferroviaires, de l'exploitation et de l'efficacité des SGS. Il est important de noter que, dans certains cas, la compagnie de chemin de fer doit être avisée pour éviter que des trains circulent pendant l'inspection, pour assurer la sécurité des inspecteurs et du personnel de la compagnie.</p> <p>En 2021, Transports Canada a augmenté le nombre d'inspections sur place non annoncées à 4 258, alors que ce nombre était de 3 986 en 2020. Il a aussi augmenté le nombre d'inspections sur place annoncées à 4 767, alors que ce nombre était de 4 097 en 2020. Le Ministère continue d'apporter des améliorations à son régime de surveillance de la sécurité ferroviaire pour veiller à la sécurité des voies ferrées et de l'exploitation ferroviaire.</p> <p>Les inspecteurs sont hautement qualifiés et expérimentés dans leurs domaines respectifs, notamment le matériel ferroviaire, l'exploitation, les ponts, les voies ferrées, les SGS, les passages à niveau et les signaux. Environ 150 inspecteurs désignés emploient une démarche fondée sur les risques pour effectuer 35 000 activités de surveillance chaque année, ce qui comprend des inspections et des vérifications.</p> <p>Le personnel de surveillance de la sécurité ferroviaire, qui possède de l'expérience au sein du secteur ferroviaire et des connaissances en surveillance de la réglementation, joue un rôle important dans la planification des activités de surveillance, y compris pour déterminer les inspections non annoncées.</p>
14.	<p>Que Transports Canada exige que les compagnies de chemin de fer signalent tous les accidents et incidents ferroviaires constatés par les inspecteurs et les responsables des compagnies, et que cette information soit rendue publique.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et il a donné suite à celle-ci par d'autres moyens.</p> <p>La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> prévoit des instruments réglementaires pour permettre aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire de Transports Canada d'intervenir en cas de non-conformités ou de risques pour la sécurité décelés lors d'une inspection. Le Ministère publie sur son site Web les mesures</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>d'application de la loi et les mesures prises pour atténuer les risques pour la sécurité ferroviaire.</p> <p>Selon le <i>Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports</i>, les compagnies de chemin de fer sont tenues de signaler certains accidents et incidents au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), qui a également pour mandat d'enquêter sur les événements ferroviaires.</p> <p>Les rapports d'enquête sont publiés sur le site Web du BST (https://www.tsb.gc.ca/fra/rapports-reports/rail/index.html) une fois l'enquête terminée. Le BST fournit également des données et des statistiques (https://www.bst-tsb.gc.ca/fra/stats/rail/index.html) sur les événements ferroviaires.</p>
15.	<p>Que le gouvernement du Canada veille à ce que Transports Canada dispose de ressources suffisantes pour surveiller la conformité en matière de sécurité ferroviaire, y compris au moyen de l'embauche d'inspecteurs supplémentaires.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Le gouvernement est déterminé à protéger l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes qui vivent et qui travaillent le long des voies ferrées en adoptant les mesures nécessaires pour réduire le risque d'accidents graves.</p> <p>Dans le cadre de cet engagement, Transports Canada a investi dans la sécurité ferroviaire et dans le transport des marchandises dangereuses. Depuis 2013, le Ministère a augmenté de 40 pour cent (%) le nombre total d'employés chargés de la surveillance de la sécurité ferroviaire.</p> <p>Grâce à ces ressources, le Ministère exécute plus de 35 000 activités de surveillance de la sécurité ferroviaire chaque année, ce qui comprend des inspections et des vérifications. Les inspections sont réalisées selon une démarche fondée sur les risques et menées par une équipe d'employés hautement qualifiés, spécialisés dans le matériel ferroviaire, l'exploitation, les ponts, les voies ferrées, les SGS, les passages à niveau et les signaux.</p>
16.	<p>Que le gouvernement lance une enquête publique indépendante sur la tragédie de Lac-Mégantic afin de faire la lumière sur l'incident et en tirer des recommandations pour éviter qu'un incident du genre se reproduise.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et il a donné suite à celle-ci par d'autres moyens.</p> <p>La sécurité de l'ensemble de la population canadienne est la plus grande priorité du gouvernement. Transports Canada a pris d'importantes mesures pour renforcer la sécurité ferroviaire, et continue de le faire.</p> <p>Après la tragédie de Lac-Mégantic, le BST, un organisme indépendant, a mené une enquête approfondie et publié un rapport complet sur les causes et les facteurs contributifs.</p> <p>Transports Canada a pris d'importantes mesures pour mettre en œuvre les cinq recommandations contenues dans le rapport, renforcer la sécurité ferroviaire et renforcer la sécurité du transport des marchandises dangereuses. Il a notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> • exigé des <i>plans d'intervention d'urgence</i> pour les compagnies de chemin de fer qui transportent des marchandises dangereuses (2014);

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<ul style="list-style-type: none"> • adopté de nouvelles exigences pour l'emploi d'un acier plus épais sur les wagons-citernes qui transportent des liquides inflammables (2015); • établi des sanctions administratives pécuniaires comme mesure incitative pour améliorer la performance sur le plan de la sécurité (2014); • renforcé les exigences pour l'immobilisation des trains laissés sans surveillance (2015); • renforcé les exigences réglementaires pour les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire (2015); • mis en œuvre le <i>Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés</i>, qui a imposé une diminution des limites de vitesse des trains et un renforcement des exigences pour les inspections de la voie et les évaluations des risques (2016); • mis sur pied un régime de responsabilité et d'indemnisation qui oblige les compagnies de chemin de fer à souscrire une assurance minimale en fonction du type de marchandises dangereuses transportées (2016); • adopté le <i>Règlement sur les enregistreurs audio et vidéo de locomotive</i> (2020) et approuvé les <i>Règles relatives aux périodes de service et de repos du personnel d'exploitation ferroviaire</i> (2020), qui contribuent à atténuer les risques découlant de facteurs humains associés aux déraillements; • modifié le <i>Règlement concernant la sécurité de la voie</i> pour renforcer les exigences concernant la formation et la fréquence des inspections (2021); et • modifié le <i>Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada</i> et le <i>Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des locomotives de chemin de fer</i> pour prévenir les mouvements non contrôlés (2022). <p>En tant qu'organisme indépendant constitué en vertu d'une loi du Parlement (la <i>Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports</i>), le BST a pour mandat de promouvoir la sécurité de tous les modes de transport de compétence fédérale. Il a notamment pour responsabilité d'effectuer des enquêtes indépendantes sur les accidents de transport choisis afin d'en dégager les causes et les facteurs. Comme indiqué plus haut, le BST a effectué une enquête approfondie et publié un rapport complet sur l'accident de Lac-Mégantic, qui est accessible au public sur son site Web (https://www.tsb.gc.ca/fra/enquetes-investigations/rail/2013/R13D0054/R13D0054.html).</p>
17.	Que Transports Canada s'engage à réaliser la voie de contournement de Lac-Mégantic dans les plus brefs délais et fasse preuve de transparence quant à l'avancement du dossier et aux délais de réalisation, à l'aide de consultations avec les citoyens, les propriétaires fonciers et les élus de Lac-Mégantic.	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>La lettre de mandat de 2021 du ministre des Transports prévoit comme engagement de continuer de travailler avec tous les intervenants concernés en vue de terminer rapidement la voie de contournement de Lac-Mégantic. Dans le budget de 2022, 237,2 millions de dollars sur cinq ans ont été alloués à Transports Canada pour terminer le projet le plus rapidement possible.</p> <p>Transports Canada a mené différentes activités pour informer les maires, les municipalités, les propriétaires fonciers</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>concernés, les collectivités autochtones ainsi que le grand public des différentes étapes du projet et pour répondre à leurs questions, par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> • tenue de séances d'information et de consultation virtuelles et en personne; • invitation à soumettre des commentaires par écrit; • ouverture d'un bureau à Lac-Mégantic pour rencontrer les propriétaires fonciers touchés et répondre à leurs questions; • mise sur pied d'un comité de concertation regroupant les trois maires des municipalités concernées. <p>Les propriétaires fonciers sont informés régulièrement par écrit des étapes à venir du projet et reçoivent tous les renseignements nécessaires concernant le processus d'acquisition de leurs terrains.</p> <p>Les principaux outils pour informer les collectivités concernées sont la page Web consacrée au projet (https://tc.canada.ca/fr/transport-ferroviaire/voie-contournement-ferroviaire-lac-megantic), qui comprend également une section de questions et de réponses, l'infolettre de Transports Canada (qui est publiée et envoyée régulièrement par la poste aux citoyens de Lac-Mégantic, de Nantes et de Frontenac) et les différentes activités de mobilisation sur le terrain.</p> <p>L'approbation de l'Office des transports du Canada (Office) est requise lorsqu'une compagnie de chemin de fer de compétence fédérale propose de construire une voie ferrée, comme le projet de construction de la voie de contournement de Lac-Mégantic.</p> <p>Des renseignements supplémentaires sur le processus suivi par l'Office sont présentés sur son site Web (https://otc-cta.gc.ca/).</p>
<p>18. Que Transports Canada envisage d'opter pour une vitesse maximale moins élevée sur la voie de contournement de Lac-Mégantic que celle proposée par le Canadien Pacifique et que cette approche fondée sur des preuves soit présentée aux résidants de Lac-Mégantic.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et mentionne qu'il a pris en considération des facteurs, comme la vitesse, lors du processus de planification.</p> <p>Comme l'exige la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, la voie de contournement de Lac-Mégantic est construite conformément à des principes d'ingénierie bien établis, et les travaux d'ingénierie doivent être approuvés par des ingénieurs. La voie est actuellement construite selon les normes pour une voie de catégorie 3, sur laquelle la vitesse maximale autorisée est de 40 milles à l'heure (mi/h). Le <i>Règlement concernant la sécurité de la voie</i> prévoit des exigences pour cinq catégories de voie. Si les niveaux de sécurité requis sont respectés, une compagnie de chemin de fer peut faire circuler des trains sur une voie jusqu'à la vitesse maximale permise pour la catégorie de voie (p. ex., 40 mi/h pour une voie de catégorie 3).</p> <p>Une fois la voie de contournement construite, Transports Canada effectuera des inspections pour s'assurer que les trains circulent à une vitesse appropriée et que la voie est entretenue conformément au <i>Règlement concernant la sécurité de la voie</i>. De plus, les compagnies de chemin de fer</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>doivent effectuer, dans le cadre du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>, une évaluation des risques avant de commencer à exploiter du matériel sur une nouvelle voie ou en cas de tout changement à leur exploitation ferroviaire qui peut avoir une incidence sur la sécurité.</p> <p>À toutes les étapes du projet, Transports Canada a communiqué avec les maires, les municipalités, les propriétaires fonciers concernés, les collectivités autochtones ainsi qu'avec le grand public pour les tenir informés de la progression et pour répondre à leurs questions et à leurs préoccupations. Il a notamment organisé une activité portes ouvertes à Lac-Mégantic le 14 juin 2022 lors de laquelle les inspecteurs de la sécurité ferroviaire ont pu répondre aux questions des résidents sur la sécurité et la surveillance des compagnies de chemin de fer.</p>
19.	<p>Que Transports Canada élabore des structures législatives et/ou réglementaires pour exiger que les compagnies de chemin de fer ayant des activités au Canada communiquent dans un délai approprié aux représentants municipaux appropriés et aux services d'urgence des renseignements détaillés sur le passage de marchandises dangereuses qui ne se limitent pas aux renseignements exigés actuellement par la <i>Loi sur le transport des marchandises dangereuses</i>.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et une mesure connexe est en cours.</p> <p>Le gouvernement a pris de nombreuses mesures pour veiller à ce que les compagnies de chemin de fer fournissent aux collectivités et aux premiers intervenants des renseignements détaillés sur les marchandises dangereuses transportées.</p> <p>Pour établir ces mesures, Transports Canada a consulté la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des chefs de pompiers ainsi que les compagnies de chemin de fer et a collaboré avec ces dernières pour déterminer le type de renseignements exigés ainsi que leur format et la fréquence de la transmission.</p> <p>À la suite de ces consultations, en avril 2016, Transports Canada a publié l'<i>ordre n° 36</i>, qui exige que les compagnies transmettent des renseignements sur les marchandises dangereuses aux collectivités et aux premiers intervenants pour mieux leur permettre d'effectuer une évaluation des risques, d'entreprendre une planification des mesures d'urgence efficace et de former les premiers intervenants.</p> <p>L'<i>ordre n° 36</i> exige également que les compagnies indiquent aux collectivités et aux premiers intervenants la liste des dix principales marchandises dangereuses qu'ils transportent dans la région. La liste peut être rendue publique.</p> <p>Pour répondre aux besoins déterminés par les collectivités et les premiers intervenants, les compagnies de chemin de fer ont développé la plateforme AskRail, un outil de sécurité en ligne qui donne aux intervenants d'urgence un accès immédiat à des données précises et à jour sur le contenu des wagons.</p> <p>Transports Canada continuera de collaborer avec les collectivités pour s'assurer qu'elles disposent des renseignements dont elles ont besoin pour prendre des décisions éclairées en cas d'urgence ferroviaire. De plus, il continuera de faire la promotion du financement offert aux organisations et aux collectivités locales et autochtones dans le cadre du Programme de financement pour la participation communautaire – composante de la sécurité ferroviaire, qui</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		offre du soutien aux collectivités pour qu'elles participent à l'élaboration et à l'amélioration du système de sécurité ferroviaire en collaboration avec le Ministère.
20.	Que le gouvernement du Canada modifie les articles 44 et 44.1 de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> afin de supprimer le conflit d'intérêts potentiel concernant la compétence des services de police privés dans le cas d'enquêtes touchant leur compagnie.	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, mais il a besoin de plus de temps pour faire une analyse et déterminer la voie à suivre.</p> <p>Transports Canada s'engage à examiner la recommandation concernant la compétence des services de police privés dans le cas d'enquêtes touchant leur compagnie ainsi que les potentielles répercussions associées aux articles 44 et 44.1 de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>.</p> <p>Transports Canada entamera ces travaux en ciblant et en consultant des experts de la gouvernance et de la responsabilisation des services de police qui possèdent les compétences et l'expertise nécessaires pour contribuer à l'analyse. Transports Canada prévoit avoir établi ses conclusions et de ses résultats préliminaires d'ici l'hiver 2024. Ils serviront de base pour déterminer les étapes suivantes.</p> <p>La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> a été examinée quatre fois depuis son entrée en vigueur en 1989, le plus récent examen ayant été effectué par un comité indépendant en 2017-18.</p>
21.	Que Transports Canada renforce l'application de la loi en cas de non-conformité en imposant des amendes aux compagnies de chemin de fer qui commettent des infractions à la sécurité et en durcissant les pénalités en cas de récidives, y compris la révocation de la licence.	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et une mesure connexe est en cours.</p> <p>La <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> prévoit toute une gamme d'outils en cas de non-conformité qui permettent aux inspecteurs de la sécurité ferroviaire d'employer une démarche graduelle à l'égard de la mise en application de la loi en sélectionnant la mesure qui convient le mieux : il peut s'agir en premier lieu d'une lettre de non-conformité, et la démarche peut progresser jusqu'à l'application d'une sanction administrative pécuniaire ou à une poursuite.</p> <p>L'évaluation des mesures d'application repose sur divers facteurs, comme les antécédents en matière de conformité, la gravité de la non-conformité, l'efficacité des mesures et l'intérêt du public.</p> <p>S'il y a un risque de préjudice grave ou irréversible, les mesures d'application de la loi peuvent être rapides et décisives, et les mesures les plus rigoureuses pourraient immédiatement s'appliquer, y compris la suspension ou la révocation du certificat d'exploitation de chemin de fer d'une compagnie.</p> <p>Depuis l'entrée en vigueur des sanctions administratives pécuniaires en 2014, Transports Canada a exigé la conformité avec des exigences réglementaires en imposant 90 amendes à 12 compagnies, pour un montant total de plus de 4 400 000 dollars. Par exemple, une sanction administrative pécuniaire d'un montant de 258 000 dollars a récemment été imposée à une compagnie de chemin de fer pour des infractions relatives à l'obstruction d'un passage à niveau.</p>
22.	Que le gouvernement du Canada inscrive dans la loi des mesures	Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
<p>adéquates de protection des dénonciateurs pour que le personnel des compagnies de chemin de fer puisse signaler les problèmes de sécurité sans avoir à craindre de l'intimidation ou des représailles.</p>	<p>terminée.</p> <p>Le gouvernement a prévu des mesures de protection des dénonciateurs pour que les employés des compagnies de chemin de fer puissent signaler leurs préoccupations en matière de sécurité sans se faire intimider ou subir de représailles.</p> <p>Le paragraphe 24(1) du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i> exige que les compagnies de chemin de fer disposent d'une procédure permettant à leurs employés de leur signaler, sans crainte de représailles, les infractions en matière de sécurité à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> ou aux règlements, règles, certificats, arrêtés ou ordres ou injonctions ministériels pris en vertu de la Loi, ou les dangers pour la sécurité.</p> <p>Le BST administre également un programme appelé SECURITAS qui permet à toute personne ayant un intérêt à l'égard de la sécurité ferroviaire de signaler de manière confidentielle toute préoccupation concernant la sécurité du transport ferroviaire. Le BST ne prend aucune mesure qui pourrait dévoiler l'identité de la personne ayant fait le signalement.</p> <p>Transports Canada a évalué la conformité avec cette exigence et effectue des vérifications pour veiller à ce que le processus établi soit efficace.</p>
<p>23. Que Transports Canada impose des normes adéquates concernant la formation aux interventions d'urgence le long des voies ferrées, et que cette formation porte notamment sur les interventions d'urgence en cas de déraillement ou d'incendie de wagons transportant des marchandises dangereuses.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et une mesure connexe est en cours.</p> <p>Transports Canada reconnaît l'importance de donner aux premiers intervenants l'accès à de la formation et à des ressources pour qu'ils soient prêts à intervenir en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Des normes sont également prévues pour la formation en intervention d'urgence le long des voies ferrées, lesquelles s'appuient sur les recommandations du Bureau de la sécurité des transports du Canada et du Groupe de travail sur les interventions d'urgence.</p> <p>Le Ministère offre des ressources et des formations, y compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un programme de formation national bilingue (<i>Intervention d'urgence canadienne lors d'incidents impliquant des liquides inflammables en transport</i>); • les <i>Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé</i>; • le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC), qui est accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept; • le <i>Guide des mesures d'urgence</i>, qui est offert gratuitement aux premiers intervenants et aux municipalités. <p>D'ailleurs, le CANUTEC participe à près de 400 simulations de situation d'urgence annuellement, à la demande des services</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>d'urgence locaux, en suivant des scénarios allant d'un appel d'un seul intervenant à des situations sur le terrain d'envergure nationale nécessitant la collaboration entre différents organismes. Au cours des cinq dernières années, le CANUTEC a effectué plus de 1 800 simulations.</p>
24.	<p>Que, conformément à une recommandation faite par le commissaire à l'environnement et au développement durable en 2020, Transports Canada s'affaire à finaliser l'approbation rapide des plans d'intervention d'urgence relatifs au transport de marchandises dangereuses.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>Transports Canada s'est employé à terminer d'approuver rapidement les plans d'intervention d'urgence (PIU) pour le transport des marchandises dangereuses, comme l'a recommandé le commissaire à l'environnement et au développement durable en 2020.</p> <p>Transports Canada a :</p> <ul style="list-style-type: none"> • déployé un système logiciel pour faire le suivi du traitement des PIU; • préparé de nouveaux documents d'orientation et du nouveau matériel de formation destinés aux spécialistes des mesures correctives pour l'évaluation des demandes de PIU; • établi des procédures d'inspection à distance pour faciliter l'évaluation des demandes de PIU; • établi des exigences en matière de lutte contre les incendies en ce qui concerne les liquides inflammables que doit respecter un PIU; • diminué les circonstances exigeant un PIU provisoire; et • mis à jour et examiné tous les PIU provisoires. <p>Transports Canada continuera d'améliorer ses processus et de suivre l'état des approbations provisoires de sorte que les demandes continuent d'être évaluées et approuvées dans les délais prescrits.</p>
25.	<p>Que, conformément à une recommandation faite par le commissaire à l'environnement et au développement durable en 2020, Transports Canada améliore sa collecte des données afin d'avoir des informations plus complètes sur les compagnies de chemin de fer et leur état de conformité.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>Transports Canada a amélioré la collecte des données afin d'avoir des informations plus complètes sur les compagnies de chemin de fer et leur état de conformité.</p> <p>Conformément à la recommandation faite par le commissaire à l'environnement et au développement durable, le Ministère a mis sur pied une initiative de surveillance axée sur les données dans le cadre de laquelle il a établi une base de données complète sur les installations réglementées et les activités de surveillance effectuées. Le renouvellement des ententes d'échange de renseignements avec les provinces, les territoires, la Commission canadienne de sûreté nucléaire et Santé Canada appuie cette initiative. De plus, Transports Canada a renforcé ses systèmes de surveillance du transport des marchandises dangereuses pour veiller à la conformité avec la <i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>. Le 25 juin 2022, TC a publié dans la Partie I de la <i>Gazette du Canada</i>, le <i>Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (base de données d'enregistrement)</i>, qui exigera que :</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<ul style="list-style-type: none"> • les personnes qui importent, présentent au transport, manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses soient inscrites dans une nouvelle base de données d'enregistrement lorsqu'applicable; • toutes les personnes inscrites fournissent des renseignements sur l'administration, les opérations et les marchandises dangereuses de leurs sites respectifs. <p>En outre, conformément à la recommandation du Bureau du vérificateur général du Canada, Transports Canada a mis à jour ses directives à l'intention des compagnies de chemin de fer pour s'assurer que leurs dépôts, au titre du <i>Règlement sur les renseignements relatifs au transport</i>, soient complets, fiables et opportuns.</p> <p>Grâce à ces initiatives combinées, Transports Canada obtiendra les renseignements dont il a besoin pour bien planifier et effectuer une surveillance efficace des compagnies qui est fondée sur les risques.</p>
26.	<p>Que Transports Canada entreprenne des évaluations régionales publiques des risques afin de mesurer l'impact de l'intensification de l'activité ferroviaire sur les collectivités, les Premières Nations et l'environnement dans les régions qui ont connu une augmentation significative du transport de marchandises dangereuses.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et des travaux sont en cours.</p> <p>En août 2021, le gouvernement a annoncé le versement de 100 millions de dollars sur cinq ans pour améliorer la surveillance des compagnies de chemin de fer, promouvoir la sécurité du transport des marchandises dangereuses, renforcer la mobilisation des collectivités et des groupes autochtones, et respecter l'engagement du gouvernement à en faire plus pour mobiliser la population canadienne.</p> <p>Transports Canada a mis sur pied un cadre réglementaire pour faire en sorte que les compagnies de chemin de fer évaluent et atténuent les risques de façon continue.</p> <p>Le <i>Règlement relatif aux trains et aux itinéraires clés</i>, adopté en 2016, renforce la sécurité ferroviaire en diminuant les risques d'accidents ferroviaires mettant en cause des marchandises dangereuses. En plus d'imposer des limites de vitesse et d'augmenter la fréquence des inspections, le Règlement exige que les compagnies de chemin de fer effectuent des évaluations des risques selon 28 facteurs et définissent des mesures d'atténuation. Le Règlement prévoit également un processus pour que les compagnies de chemin de fer tiennent compte, dans leurs évaluations des risques, des commentaires déposés par les municipalités et d'autres ordres du gouvernement.</p> <p>À cette dernière exigence s'ajoute le <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>. Selon ce règlement, les compagnies de chemin de fer doivent prévoir un processus systématique pour cibler les risques dans l'ensemble de leurs activités d'exploitation, cerner les mesures correctives visant ces risques et évaluer l'efficacité de ces dernières. L'augmentation de la quantité de marchandises dangereuses transportées entraîne automatiquement l'obligation, pour une compagnie, d'effectuer une évaluation des risques.</p> <p>À l'avenir, dans le contexte des travaux réalisés pour examiner</p>

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>le <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>, le Ministère évaluera les possibilités de renforcer les exigences d'évaluation des risques.</p>
27.	<p>Que Transports Canada exige aux compagnies de chemin de fer qu'elles établissent des délais d'intervention maximaux dans le cadre de leurs plans d'intervention d'urgence relatifs au transport de marchandises dangereuses.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et une mesure connexe est en cours.</p> <p>Transports Canada a inclus des délais d'intervention maximaux dans les plans d'intervention d'urgence (PIU) des compagnies de chemin de fer pour le transport des marchandises dangereuses.</p> <p>Transports Canada a publié le <i>Guide pour demander l'agrément d'un plan d'intervention d'urgence</i>. Selon ce document, le délai d'intervention correspond au temps nécessaire aux ressources d'intervention d'urgence pour se rendre sur le site à partir du moment où elles commencent à se mobiliser. Le guide établit également des pratiques exemplaires quant au temps de réponse estimé : il est de moins de six heures pour les conseillers techniques et les chefs d'équipe, et de moins de 12 heures pour les équipes d'intervention et l'équipement.</p> <p>Dans le processus de demande d'un PIU, les intervenants doivent fournir le temps estimé requis pour que le personnel et l'équipement d'intervention arrivent sur le site d'un rejet ou d'un rejet appréhendé. Malgré ces délais estimés, il est attendu que les ressources arrivent sur les lieux le plus rapidement possible en tenant compte de l'emplacement, des conditions météorologiques et de toute autre circonstance imprévue.</p>
28.	<p>Que Transports Canada examine des méthodes pour réduire le fardeau que les municipalités et les services de pompiers volontaires doivent supporter en cas d'intervention d'urgence lors d'un accident de train.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Transports Canada reconnaît l'importance de donner aux premiers intervenants l'accès à de la formation et à des ressources pour qu'ils soient prêts à intervenir en cas d'incidents mettant en cause des marchandises dangereuses. Le Ministère offre des ressources et des formations, y compris :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un programme de formation national bilingue (<i>Intervention d'urgence canadienne lors d'incidents impliquant des liquides inflammables en transport</i>); • les <i>Lignes directrices concernant les compétences des intervenants aux incidents de transport mettant en cause des trains de liquides inflammables à risque élevé</i>; • le Centre canadien d'urgence transport (CANUTEC), qui est accessible 24 heures sur 24, sept jours sur sept; • le <i>Guide des mesures d'urgence</i>, qui est offert gratuitement aux premiers intervenants et aux municipalités; • des trousse de sensibilisation à la sécurité destinées aux collectivités, aux municipalités et aux premiers intervenants; et • le déploiement de spécialistes en mesures correctives (SMC) pour fournir des conseils et une orientation aux premiers intervenants. Les SMC sont des chimistes et

	Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
		<p>possèdent une expertise des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses.</p> <p>Les compagnies de chemin de fer ont également un rôle important à jouer dans les interventions d'urgence. Le CN et le CP ont des réseaux d'équipement d'intervention d'urgence un peu partout au Canada, qui peut être déployé rapidement sur les lieux d'une situation d'urgence, en plus des ressources de TC mentionnées ci-dessus.</p> <p>De plus, étant donné que les interventions d'urgence peuvent représenter un fardeau financier, la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> prévoit que les municipalités et les provinces peuvent déposer une demande auprès de l'Office des transports du Canada pour obtenir le remboursement des dépenses engagées pour intervenir à l'égard d'un incendie découlant de l'exploitation ferroviaire.</p>
29.	<p>Que les compagnies de chemin de fer améliorent leurs relations avec les municipalités, les collectivités autochtones et les propriétés avoisinantes touchées par les opérations ferroviaires, y compris les résidents touchés par les opérations ferroviaires, en établissant des forums de dialogue et de mobilisation communautaire concernant l'activité ferroviaire.</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation et s'engage à augmenter les activités de mobilisation concrètes.</p> <p>Transports Canada encourage les compagnies de chemin de fer à améliorer leurs relations avec les personnes touchées par l'exploitation et la sécurité ferroviaires ou qui ont un intérêt à cet égard, y compris les municipalités et les collectivités autochtones.</p> <p>Transports Canada continue de prendre des mesures pour répondre aux préoccupations des collectivités qui vivent et qui travaillent près des voies ferrées. Voici des exemples d'initiatives actuellement mises en œuvre par le Ministère pour augmenter les activités de mobilisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • étudier la recommandation dans le contexte de l'actuel examen du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>; • appuyer les lignes directrices sur le voisinage, qui ont été rédigées par l'Association canadienne des chemins de fer et la Fédération canadienne des municipalités; • fournir du financement ciblé pour que Transports Canada puisse tenir des activités de mobilisation concrètes auprès des collectivités locales et autochtones par l'entremise du Programme de financement pour la participation communautaire – composante de la sécurité ferroviaire de TC; et • tenir des séances semestrielles avec les intervenants de l'industrie et les provinces et les territoires pour discuter de leurs préoccupations concernant le transport des marchandises dangereuses. <p>De manière plus générale, Transports Canada continuera de centrer ses efforts sur l'enrichissement de la relation entre les compagnies et les collectivités dans l'objectif de bâtir un réseau de transport plus efficace, plus résilient et plus sûr qui est bénéfique pour l'ensemble de la population canadienne.</p>
30.	<p>Le comité recommande que :</p> <p>(1) l'Office des transports du Canada réponde aux plaintes (bruit, vibrations, odeur, etc.) en</p>	<p>Le gouvernement prend acte de la recommandation, et il a donné suite à celle-ci par d'autres moyens.</p> <p>(1) La <i>Loi sur les transports au Canada</i> (la <i>Loi</i>) confère des pouvoirs à l'Office des transports du Canada (Office)</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
<p>recommandant la prise de mesures applicables et exécutoires dans les quatre mois suivants la réception d'un avis officiel de plainte d'une administration locale et/ou d'une propriété avoisinante touchée par les opérations ferroviaires;</p> <p>(2) compte tenu des plaintes reçues des propriétés avoisinantes touchées par les opérations ferroviaires et de ce qui est indiqué plus haut, les heures d'opération des compagnies de chemin de fer soient limitées de manière à interdire les opérations pendant les heures de repos, entre 23 h et 6 h.</p> <p>(3) après l'exécution d'un processus de médiation de l'OTC, l'OTC présente à toutes les parties concernées, dans un délai de six mois, un rapport complet assorti de recommandations; et</p> <p>(4) le ministère des Transports évalue la capacité et les pouvoirs délégués de l'OTC.</p>	<p>afin qu'il traite les plaintes concernant le bruit et les vibrations (la <i>Loi</i> ne prévoit pas d'exigences pour les plaintes qui concernent l'odeur). L'Office tente en premier lieu de résoudre tous les différends de manière informelle. La grande majorité des différends qui concernent le transport ferroviaire sont résolus de manière informelle.</p> <p>(2) Selon la <i>Loi</i>, une compagnie de chemin de fer doit limiter les vibrations et le bruit produits à un niveau raisonnable, compte tenu des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • les obligations qui lui incombent en matière de services; • ses besoins en matière d'exploitation; et • le lieu de construction ou d'exploitation du chemin de fer. <p>L'Office traite chacune des plaintes déposées auprès de celui-ci au cas par cas, selon leur bien-fondé, et n'est pas lié par ses précédentes décisions.</p> <p>(3) Lors du règlement informel d'un différend par l'entremise de la médiation, les parties acceptent les modalités du règlement afin de régler la plainte. La confidentialité du processus de médiation est prévue par la <i>Loi</i>. Cette exigence existe pour protéger l'intégrité du processus ainsi que certains renseignements que les parties ne souhaitent pas divulguer. En général, seules les parties à un différend ont accès à l'entente de règlement, à ses modalités ainsi qu'à toute autre mesure devant être mise en œuvre pour respecter l'entente.</p> <p>(4) L'Office est un tribunal quasi judiciaire indépendant et un organisme de réglementation économique des modes de transport relevant de la compétence fédérale (aérien, ferroviaire et maritime). L'Office agit de façon autonome et est responsable de l'application de certaines lois (comme sa <i>loi</i> habilitante) et de certains règlements. Il est aussi responsable de la mise en œuvre d'initiatives réglementaires à l'échelle du gouvernement. Comme il s'agit d'un organisme fédéral disposant de crédits approuvés par le Parlement, les besoins en matière de capacité de l'Office sont évalués régulièrement pour lui permettre de remplir efficacement son mandat.</p>
<p>31. Que Transports Canada continue à éliminer complètement l'utilisation de wagons-citernes DOT111 pour le transport de tous les types de marchandises dangereuses et, si possible, examine des moyens d'accélérer le processus.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est terminée.</p> <p>Transports Canada continue à éliminer complètement l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 pour le transport de tous les types de marchandises dangereuses. Il a accéléré le processus.</p> <p>Transports Canada a pris des mesures pour augmenter la sécurité ferroviaire, notamment en adoptant des normes pour l'emploi de wagons-citernes ayant une meilleure résistance aux chocs pour le transport de liquides inflammables ainsi qu'un calendrier de retrait graduel des wagons-citernes de</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>catégorie 111 existants.</p> <p>Transports Canada a pris <i>l'ordre n° 38</i> en juillet 2016 et <i>l'ordre n° 39</i> en août 2018 pour accélérer le retrait de l'ensemble des wagons-citernes de catégorie 111 et des wagons-citernes sans chemise CPC-1232 (un modèle de wagon-citerne de catégorie 111) utilisés pour transporter du pétrole brut ou du condensat. Le retrait des wagons-citernes de catégorie 111 a été devancé de 18 mois en ce qui concerne le transport de pétrole brut, et de six ans en ce qui concerne le transport de condensat. Les wagons-citernes de catégorie 111 cesseront également d'être utilisés pour le transport d'éthanol le 30 avril 2023. Ils ne pourront plus être utilisés pour le transport de tous les autres liquides inflammables à compter du 30 avril 2025.</p> <p>Le parc de wagons-citernes de catégorie 117 du Canada continuera de grandir d'ici l'échéance du 30 avril 2025, date à laquelle tous les wagons-citernes utilisés pour le transport de liquides inflammables au Canada devront respecter la nouvelle norme pour des wagons plus robustes et plus résistants aux chocs.</p> <p>Transports Canada continue de surveiller le marché des wagons-citernes pour veiller au respect du calendrier de retrait graduel. Pour améliorer sa surveillance, le Ministère a triplé le nombre d'inspecteurs du transport des marchandises dangereuses et augmenté de 75 % le nombre d'inspections qui concernent le transport ferroviaire.</p>
<p>32. Que Transports Canada donne suite dans les plus brefs délais aux recommandations présentées par le Bureau de la sécurité des transports dans son rapport d'enquête sur le déraillement survenu près de Field, en Colombie-Britannique, en 2019.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>Transports Canada prend des mesures immédiates pour améliorer la sécurité ferroviaire qui cadrent directement avec les recommandations du BST concernant le déraillement survenu à Field, en Colombie-Britannique, en 2019.</p> <p>Le 25 juillet 2022, un arrêté ministériel a été publié afin d'atténuer le risque associé à l'exploitation ferroviaire par températures froides et d'exiger que les compagnies de chemin de fer révisent le <i>Règlement relatif à l'inspection et à la sécurité des freins sur les trains de marchandises et de voyageurs</i>.</p> <p>Les modifications demandées, divisées en deux phases, renforceront les exigences liées aux inspections régulières des freins à air, exigeront l'établissement d'un plan d'exploitation hivernale pour l'équipement et établiront des normes d'essai ainsi que des exigences d'entretien périodique pour les cylindres de freins. La phase I des modifications doit être déposée au plus tard le 30 novembre 2022, tandis que la phase II doit être déposée au plus tard le 31 mai 2023.</p> <p>Compte tenu de la recommandation formulée par le BST concernant l'installation de freins d'immobilisation en stationnement sur l'ensemble des wagons de marchandises, Transports Canada lancera un groupe de travail en collaboration avec les compagnies de chemin de fer pour</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>étudier les paramètres de conception et de sécurité de ces freins en septembre 2022. TC mettra également à l'essai la technologie dans des conditions d'exploitation réelles afin d'en vérifier la sécurité et la performance.</p> <p>De plus, conformément aux recommandations formulées par le BST, le Ministère entamera des vérifications ciblées des systèmes de gestion de la sécurité du CP. Parallèlement, le Ministère effectuera une surveillance des comités de santé et de sécurité au travail de la compagnie. Ces mesures permettront ainsi à Transports Canada de vérifier si le CP cible et atténue efficacement les risques.</p> <p>Enfin, comme indiqué précédemment, Transport Canada travaille également à l'examen du <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i>. Les exigences sur les évaluations des risques et l'atténuation des dangers font entre autres partie de cet examen. Aux fins de cet examen, des consultations externes ont été lancées le 25 août 2022, et un rapport sur les consultations sera déposé d'ici le 31 octobre 2022.</p>
<p>33. Que Transports Canada veille à ce que le CN et le CP remédient aux problèmes d'infrastructure aux passages à niveau dans les régions rurales.</p>	<p>Le gouvernement appuie la recommandation et la mesure est en cours.</p> <p>La sécurité à un passage à niveau est une responsabilité que se partagent le propriétaire de la route où se situe le passage à niveau et le propriétaire de la voie ferrée. Selon le <i>Règlement sur les passages à niveau</i>, les deux parties ont des rôles à jouer et des responsabilités à respecter pour assurer la sécurité aux passages à niveau en milieu rural (p. ex., panneaux de signalisation routière adéquats, visibilité non obstruée des trains qui s'approchent, systèmes d'avertissement). Le <i>Règlement</i>, établi par Transports Canada en 2014, clarifie les rôles et les responsabilités et renforce la sécurité aux passages à niveau en établissant des normes de sécurité complètes concernant la surface de croisement, les signaux, les lignes de visibilité et les systèmes d'avertissement.</p> <p>La mise en œuvre du <i>Règlement</i> se fait selon une approche graduelle, qui offre une certaine souplesse. En novembre 2021, des changements ont été apportés aux délais de conformité prévus dans le <i>Règlement</i>. Les délais ont été modifiés de manière à prioriser les passages à niveau selon le niveau de risque :</p> <ul style="list-style-type: none"> – Le 28 novembre 2022 pour les passages à niveau à priorité élevée; – Le 28 novembre 2024 pour tous les autres passages à niveau. <p>Transports Canada assure une surveillance pour vérifier que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables des services de voirie, qui ont une responsabilité partagée de la sécurité des passages à niveau, se conforment aux exigences réglementaires.</p> <p>Comme de l'aide pourrait être requise pour augmenter la sécurité des passages à niveau, le volet infrastructure du</p>

Recommandation du Comité	Réponse du gouvernement et état
	<p>Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire de Transports Canada (https://tc.canada.ca/fr/programmes/programmes-financement/programme-amelioration-securite-ferroviaire) propose du financement aux autorités responsables du service de voirie et aux compagnies de chemin de fer pour réaliser des projets d'amélioration des passages à niveau, y compris des passages à niveau relevant de la compétence fédérale et de la compétence provinciale situés en région rurale.</p> <p>Selon l'entente entre les propriétaires de passages à niveau privés et les compagnies de chemin de fer, ou l'entente déposée auprès de l'Office, le coût pourrait être partagé entre l'autorité responsable du service de voirie/le propriétaire de la route et la compagnie de chemin de fer. Généralement, cette information est comprise dans l'entente sur le passage à niveau. L'Office peut aider à régler les différends qui concernent les coûts, les ententes contractuelles ou tout différend lié au transport ferroviaire.</p>