



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

EXAMEN DU RÉGIME CANADIEN DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTS : LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES ET LES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

Le président

Larry Miller

MARS 2015

41^e LÉGISLATURE, DEUXIÈME SESSION

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

**EXAMEN DU RÉGIME CANADIEN DE SÉCURITÉ
DES TRANSPORTS : LE TRANSPORT DES
MARCHANDISES DANGEREUSES ET LES
SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ**

**Rapport du Comité permanent
des transports, de l'infrastructure et des
collectivités**

Le président

Larry Miller

MARS 2015

41^e LÉGISLATURE, DEUXIÈME SESSION

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

PRÉSIDENT

Larry Miller

VICE-PRÉSIDENTS

Hoang Mai

David J. McGuinty

MEMBRES

Peter Braid

Ed Komarnicki

Isabelle Morin

Mike Sullivan

Jeff Watson

Wai Young

David Yurdiga

AUTRES DÉPUTÉS AYANT PARTICIPÉ

L'hon. Diane Ablonczy

Dan Albas

Harold Albecht

Stella Ambler

Marjolaine Boutin-Sweet

Denis Blanchette

Tarik Brahmi

Olivia Chow

Rob Clarke

Jean Crowder

Anne-Marie Day

Ted Falk

Jonathan Genest-Jourdain

Dan Harris

L'Hon. Laurie Hawn

Hélène Laverdière

Pierre Lemieux

Chungsen Leung

Colin Mayes

Massimo Pacetti

Pat Perkins

Jinny Jogindera Sims

Andrew Saxton

Peter Stoffer

Lawrence Toet

Dave Van Kesteren

John Weston

Bob Zimmer

GREFFIER DU COMITÉ

Philippe Grenier-Michaud

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Service d'information et de recherche parlementaires

Zachary Alaoui, analyste

Allison Padova, analyste

LE COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(2) du Règlement, le Comité a étudié le régime canadien de sécurité des transports : le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION.....	1
LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES.....	1
A. Cadre législatif, application et intervention d'urgence, tous modes combinés	2
B. Transport ferroviaire	4
1. Cadre législatif.....	4
2. Contenants	8
3. Planification des itinéraires.....	9
4. Vitesse des trains	10
5. Régime de responsabilité	11
6. Autres enjeux liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses	13
C. Transport aérien	15
1. Cadre législatif.....	15
2. Regroupement des marchandises dangereuses exemptées.....	15
3. Auto-déclaration et contrôle dans le Nord	16
D. Transport maritime	16
1. Cadre législatif.....	17
2. Régime de responsabilité civile	18
3. Appartenance aux organismes d'intervention.....	18
4. Régime national de planification selon les risques et d'exercices en cas de déversement	19
5. Cartes de l'Arctique	20
6. Clarté des règlements	20
7. Déclarations volontaires	20
E. Transport routier des marchandises dangereuses.....	20
1. Cadre législatif.....	21
2. Formation des camionneurs	21
3. Livres de bord électroniques et autres technologies.....	22
4. Responsabilité de l'expéditeur.....	23
LES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ.....	23
A. Transport ferroviaire	24
1. Cadre législatif.....	24

2. Surveillance et application	25
3. Culture de sécurité	29
4. Enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives	30
5. Passages à niveau	31
B. Transport aérien	31
1. Cadre législatif.....	32
2. Surveillance et application.....	35
3. Culture de sécurité	39
4. Proportion d'agents de bord	39
C. Transport maritime	40
1. Cadre législatif.....	40
2. Surveillance et application.....	42
D. Transport routier	43
1. Cadre législatif et application.....	44
2. Initiatives de l'industrie du transport routier	44
3. Autres outils de gestion du risque.....	45
LISTE DES RECOMMANDATIONS	47
NOTES DE FIN	49
ANNEXE A: RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA, AUTOMNE 2013, CHAPITRE 7 — LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE — TRANSPORTS CANADA	63
ANNEXE B : LISTE DES TÉMOINS	67
ANNEXE C : LISTE DES MÉMOIRES	75
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	77
OPINION COMPLÉMENTAIRE DU NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA.....	79

INTRODUCTION

Le système de transport au Canada est généralement considéré comme très sûr. Transports Canada estime que 99,997 % des dizaines de millions de cargaisons expédiées chaque année – cargaisons qui contiennent parfois des produits toxiques ou inflammables – arrivent à destination sans incident¹. Cependant, la dévastation causée à Lac-Mégantic, au Québec, en 2013 par l’emballement d’un train qui transportait du pétrole brut a attiré l’attention du monde entier sur les conséquences possibles des accidents où sont présentes des marchandises dangereuses, tout improbables qu’ils soient. Cette tragédie et d’autres accidents ferroviaires subséquents au Canada ont mis en lumière les changements immédiats et supplémentaires qu’il fallait apporter aux exigences et aux pratiques de sécurité dans l’industrie du chemin de fer².

Le 18 novembre 2013, la ministre des Transports a demandé au Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (« le Comité ») d’examiner le régime canadien du transport sécuritaire des marchandises dangereuses et le rôle des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de tous les modes de transport, et d’en faire rapport. À la demande de la ministre, le Comité a produit un rapport préliminaire consacré exclusivement au transport ferroviaire; ce rapport a été déposé à la Chambre des communes, sans recommandations, en juin 2014³.

Dans le présent rapport final, le Comité expose les résultats de son étude et formule, à l’intention du gouvernement du Canada, des recommandations sur le cadre législatif encadrant le transport des marchandises dangereuses et les exigences des SGS au Canada, ainsi que sur la supervision et l’exécution par Transports Canada de ce régime de sécurité. Le Comité a tenu compte dans ses recommandations des témoignages oraux et écrits reçus des secteurs ferroviaire, aérien, maritime et routier de l’industrie du transport. Entre autres, le Comité a entendu des représentants du gouvernement fédéral et de diverses municipalités, des exploitants d’entreprises de transport et des dirigeants syndicaux⁴.

LE TRANSPORT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Le régime de transport des marchandises dangereuses au Canada englobe la totalité de la chaîne d’approvisionnement en produits désignés comme étant des marchandises dangereuses. La chaîne d’approvisionnement comprend les producteurs et les consommateurs de produits réglementés, les services de transport et les points de transfert entre eux, aussi bien que les organisations actives dans la production de contenants normalisés utilisés pour les marchandises dangereuses. Selon Transports Canada, on dénombre 40 000 sites de marchandises dangereuses à travers le Canada⁵.

Un représentant de Transports Canada a dit au Comité que le transport sécuritaire des marchandises dangereuses repose sur « la classification appropriée d’une marchandise dangereuse, les mesures pour faire en sorte que cette marchandise soit transportée dans le contenant approprié, ainsi que d’autres mesures de sécurité, comme les plans d’intervention d’urgence, la documentation, les indications de sécurité, les

rapports et la formation⁶ ». Ainsi, Transports Canada (à titre d'organisme de réglementation), les expéditeurs de marchandises dangereuses et les transporteurs ont chacun leur domaine de responsabilité pour de la sécurité des expéditions de marchandises dangereuses.

Selon *Les transports au Canada 2013*, environ 70 % de toutes les marchandises dangereuses ont été transportées par mode routier, 24 % par mode ferroviaire, 6 % par mode maritime, et moins de 1 % par mode aérien en 2011⁷. La ministre des Transports et des représentants du secteur des transports, et notamment de l'industrie ferroviaire⁸, ont assuré au Comité que 99,997 % des expéditions de marchandises dangereuses au Canada se sont faits sans accident⁹. En fait, depuis 2008, plus de 72 % de tous les accidents à signaler concernant des marchandises dangereuses, tous modes de transport confondus, ont eu lieu aux endroits où les marchandises sont préparées à l'expédition, déchargées ou entreposées (c.-à-d. aux centres de transbordement¹⁰). Selon Transports Canada, 65 % des accidents mettant en cause des marchandises dangereuses en 2013 impliquaient des matières de classe 3, liquides inflammables, tandis que 14 % de ces accidents impliquaient des matières de classe 8, matières corrosives, et 12 %, des matières de classe 2, gaz. L'erreur humaine a été le principal facteur sous-jacent contribuant aux accidents (56 %), suivie des problèmes d'équipement (34 %) – jauges, vannes, conduits de ventilation, dispositifs de fermeture, tuyaux, etc.¹¹.

Au cours de l'année dernière, le gouvernement fédéral a beaucoup agi dans ce dossier, et il a notamment adopté une série de nouvelles règles et normes pour renforcer le régime de transport des marchandises dangereuses. Ces mesures n'ont fait l'objet que d'un nombre limité de témoignages, mais le Comité a décidé d'en parler quand même dans le présent rapport final, pour assurer l'actualité et la pertinence de ses recommandations.

A. Cadre législatif, application et intervention d'urgence, tous modes combinés

Tel qu'indiqué dans le rapport intérimaire du Comité¹², la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* régit le transport des marchandises dangereuses par tous les modes de transport régis par le gouvernement fédéral, notamment le transport ferroviaire, aérien et maritime ainsi que le transport interprovincial et international par camion. Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (le Règlement sur le TMD), qui relève de la *Loi*, oblige quiconque importe, manipule ou transporte une matière dangereuse à se conformer à une série de normes de sécurité, dont les suivantes :

- le transporteur de marchandises dangereuses doit avoir en sa possession un document d'expédition contenant des renseignements sur les marchandises transportées;
- les contenants utilisés pour des marchandises dangereuses et les spécifications d'identification des contenants et des véhicules employés doivent respecter certaines normes;

- les personnes qui manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses doivent posséder les qualifications appropriées;
- pour le transport de certaines marchandises ou de certaines quantités de marchandises, un plan d'intervention d'urgence (PIU) doit avoir été approuvé au préalable par Transports Canada.

La *Loi* permet au ministre des Transports de publier des ordres préventifs adressés au secteur s'il les estime nécessaires pour remédier à une situation d'urgence qui met en péril la sécurité du public. Quiconque contrevient aux dispositions de la *Loi* ou de son règlement d'application s'expose à des sanctions pénales, comme des peines d'emprisonnement¹³. Pour assurer une mise en œuvre et une surveillance uniformes du régime de transport de marchandises dangereuses, le gouvernement fédéral et chacune des provinces et chacun des territoires ont conclu des protocoles d'entente¹⁴.

La Direction du transport de marchandises dangereuses de Transports Canada veille à ce que les expéditeurs, les transporteurs et les entreprises s'assurent que les contenants de marchandises dangereuses sont conformes au Règlement sur le TMD au moyen d'inspections planifiées et aléatoires ainsi que de programmes d'enquête et d'application. Comme un représentant de Transports Canada l'a expliqué au Comité, le Ministère établit un plan d'inspection fondé sur les risques tous les ans pour détecter et potentiellement corriger la situation chez les fabricants, les producteurs, les expéditeurs et les installations de contenants qui sont susceptibles d'être non conformes. Une attention particulière est portée aux secteurs qui représentent le risque le plus élevé, comme les installations de transbordement¹⁵. S'il est déterminé que quelqu'un ne s'est pas conformé au Règlement, les inspecteurs de Transports Canada disposent de différents outils d'application, de la sensibilisation à l'imposition d'amendes et à l'engagement de poursuites, pour assurer l'observation future¹⁶. La Direction est aussi responsable de l'examen de quelque 900 PIU que certains expéditeurs ou importateurs de marchandises dangereuses doivent présenter au Ministère conformément à la *Loi*¹⁷.

Une représentante de Transports Canada a signalé que le Ministère a actuellement à son service 35 inspecteurs de marchandises dangereuses qui font environ 3 000 inspections par année des 40 000 sites de marchandises dangereuses tous modes confondus¹⁸. Les inspections consistent en un examen de la documentation liée à la cargaison, à sa classification, aux marques de sécurité, au contenant, à la formation et au PIU (le cas échéant¹⁹). La représentante de Transports Canada a dit au Comité qu'environ 60 % des sites de marchandises dangereuses inspectés ont été jugés conformes²⁰. On entend par non-conformité tout un éventail d'infractions allant de la plus mineure (p. ex. un renseignement manquant sur un document d'expédition), pour laquelle le Ministère publie un ordre ou inflige une amende, à la plus grave (p. ex. utiliser un contenant non approprié pour une marchandise dangereuse) qui peut donner lieu à des poursuites.

En cas d'accident, le Centre canadien d'urgence transport de Transports Canada (CANUTEC) vient en aide aux premiers intervenants sur place. Ce centre, auquel sont affectés des scientifiques professionnels spécialisés en intervention en cas d'urgence et

en interprétation de l'information technique, est ouvert 24 heures par jour et répond à quelque 30 000 demandes par année²¹. Ces 10 dernières années, ces appels ont plus souvent concerné des urgences liées au transport routier (environ 56 %) et ferroviaire (environ 36 %) que tous les autres modes de transport régis par le gouvernement fédéral²².

B. Transport ferroviaire

Le nombre d'accidents sur les lignes principales des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral²³ a diminué considérablement depuis l'entrée en vigueur de la *Loi sur les transports du Canada* en 1996, en dépit de la croissance substantielle du trafic²⁴. L'un des facteurs de la croissance du trafic ferroviaire résulte des expéditions de pétrole brut, qui sont passées de 500 chargements en 2009 à 160 000 chargements en 2013²⁵. En 2014, le transport ferroviaire de pétrole brut léger ou lourd a toutefois diminué, passant à 110 000 chargements. Aucune estimation de l'ampleur du trafic futur n'est disponible pour le moment²⁶.

La dévastation – humaine, matérielle et environnementale – qu'a causée le déraillement d'un train fou rempli de pétrole Bakken à Lac-Mégantic, au Québec, en juillet 2013, reste dans les mémoires des Canadiens. Le gouvernement fédéral a mis en œuvre de nouvelles mesures de sécurité au lendemain de cette tragédie, et il a lancé plusieurs initiatives qui, à terme, renforceront encore davantage la sûreté du régime de transport des marchandises dangereuses.

1. Cadre législatif

Avec la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le Règlement sur le TMD, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* est le principal texte de loi sur la sécurité qui régit l'exploitation des chemins de fer régis par le gouvernement fédéral. Elle autorise le ministre des Transports à prendre des règlements, à adopter des règles et à émettre des lignes directrices pour améliorer la sécurité de tous les aspects du transport ferroviaire, notamment le transport de marchandises dangereuses²⁷. La *Loi* autorise aussi les sociétés de transport ferroviaire à se doter de règles en matière de sécurité et d'exploitation, lesquelles doivent toutefois être approuvées par le ministre des Transports²⁸. Les règles approuvées ont le même poids et le même effet que les règlements, mais ceux-ci ont préséance sur les règles.

Certains représentants syndicaux ont critiqué le processus d'établissement des règles prévu par la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Tous les syndicats qui ont comparu devant le Comité (c.-à-d. Unifor, le Syndicat des Métallos et Teamsters Canada) ont recommandé que les règles soient les mêmes pour toutes les compagnies de chemin de fer²⁹. Le Comité constate que Transports Canada, dans sa réponse au rapport intérimaire sur la sécurité ferroviaire, s'était engagé à recourir davantage à la collaboration pour l'établissement des règles.

Depuis que le Comité a entrepris son étude à l'automne 2013, le gouvernement du Canada a pris diverses mesures, surtout des ordres préventifs en vertu de la *Loi de 1992*

sur le transport des marchandises dangereuses et des injonctions en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, pour accroître immédiatement la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses :

- À la suite de l'accident de Lac-Mégantic, une injonction a été émise le 23 juillet 2013 pour obliger les sociétés de transport ferroviaire à prendre des mesures de sécurité supplémentaires relatives aux trains transportant des marchandises dangereuses. Cette injonction obligeait les chemins de fer à affecter un équipage de deux personnes à ces trains, à ne pas laisser les trains sans surveillance sur la voie principale et à verrouiller les locomotives pour éviter les entrées non autorisées³⁰. L'Association des chemins de fer du Canada, qui regroupe toutes les grandes sociétés ferroviaires du Canada, a intégré ces nouvelles règles à son règlement d'exploitation ferroviaire; ces nouvelles règles sont entrées en vigueur le 26 décembre 2013³¹. Aux termes d'une seconde injonction délivrée le 1^{er} janvier 2014, les sociétés ferroviaires qui n'appartiennent pas à l'Association des chemins de fer du Canada devaient continuer de suivre les normes de sécurité améliorées jusqu'à ce que des règles permanentes soient établies³².
- L'ordre préventif 31, émis le 17 octobre 2013, obligeait toute personne qui importe (ou présente au transport) du pétrole brut à analyser sa classification et à présenter les résultats de l'analyse à Transports Canada³³. De nouveaux règlements fédéraux sur la preuve de classification (p. ex. résultats d'épreuves, rapports de laboratoire) sont entrés en vigueur le 15 juillet 2014³⁴.
- L'ordre préventif 32, pris le 20 novembre 2013, obligeait les principales sociétés de transport ferroviaire à fournir aux municipalités l'information annuelle globale, présentée par trimestre, sur la nature et le volume des marchandises dangereuses qu'elles transportent et qui traversent ces municipalités. Cette mesure restera en vigueur pendant trois ans, à moins qu'un nouveau règlement sur la question ne soit adopté dans l'intervalle³⁵.
- En réponse aux recommandations initiales formulées par le Bureau de la sécurité des transports (BST) dans le cadre de son enquête sur l'accident de Lac-Mégantic, deux ordres préventifs supplémentaires ont été pris le 23 avril 2014. L'ordre préventif 33 a défini des exigences relatives aux PIU pour le pétrole brut, l'essence, le diesel, le carburant d'aviation et l'éthanol³⁶. Au 20 septembre 2014, Transports Canada avait approuvé de nouveaux PIU et créé un groupe de travail (regroupant municipalités, premiers intervenants, chemins de fer et expéditeurs) pour améliorer les interventions d'urgence dans tout le pays³⁷. Les exigences relatives aux PIU contenues dans l'ordre préventif 33 ont été intégrées au Règlement sur le TMD; ces modifications sont entrées en vigueur le 1^{er} janvier 2015³⁸.

- Le second ordre préventif pris le 23 avril 2014, l'ordre préventif 34, interdisait sur-le-champ l'utilisation des wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux impacts pour le transport des liquides inflammables de classe 3 (p. ex. pétrole brut et éthanol³⁹). Au même moment, la ministre des Transports a annoncé que le secteur ferroviaire devrait se départir d'ici trois ans de tous les anciens modèles de wagons-citernes qui ne sont plus conformes aux normes actuelles. Au 23 mai 2014, les wagons-citernes DOT-111 les moins résistants aux impacts avaient tous été retirés du service⁴⁰. Le 15 juillet 2014, un nouveau règlement fédéral actualisant les normes de conception des divers contenants servant au transport des marchandises dangereuses, comme les wagons-citernes, est entré en vigueur⁴¹. Depuis, Transports Canada travaille à un projet de règlement qui permettra le retrait graduel des wagons-citernes DOT-111 au profit d'un nouveau modèle (le TC-140) conçu spécifiquement pour les liquides inflammables⁴².
- Toujours en réponse aux recommandations initiales du BST sur l'accident de Lac-Mégantic, des mesures ont été prises pour limiter à 80 km/h la vitesse des « trains clés » qui transportent des marchandises dangereuses sur les « itinéraires clés » – leur vitesse est même limitée à 64 km/h s'ils transportent un ou plusieurs wagons-citernes chargés de certains liquides inflammables comme l'éthanol, le carburant diesel, le pétrole brut ou le carburant aviation. Il est également exigé des sociétés ferroviaires qu'elles effectuent, pour ces itinéraires, les planifications et les évaluations des risques qui s'imposent⁴³. Par arrêté (MO 14-01), la ministre a donné aux chemins de fer jusqu'à octobre 2014 pour se conformer à ces règles (un ordre préventif couvrait l'intervalle⁴⁴). Pendant l'hiver, les experts de Transports Canada examineront les évaluations des risques produites et détermineront si des mesures de sécurité supplémentaires sont nécessaires⁴⁵.
- En juillet 2014, des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* ont été proposées afin que Transports Canada ait à sa disposition les données les plus à jour possible lorsqu'il établit ses règlements, politiques ou programmes ou déploie ses ressources d'inspection ou de vérification. Ces modifications, qui ont été finalisées en novembre 2014 et entreront en vigueur le 1^{er} avril 2015⁴⁶, renforceront la sécurité ferroviaire puisqu'elles amélioreront les renseignements dont dispose Transports Canada dans ses fonctions de surveillance.
- Les exigences du Règlement sur le TMD concernant les indications de sécurité (p. ex. plaques) qui doivent être affichées sur les contenants servant au transport de marchandises dangereuses ont été clarifiées le 14 juillet 2014⁴⁷.
- En réponse au rapport final du BST sur l'accident de Lac-Mégantic⁴⁸, la ministre a établi le 29 octobre 2014, par arrêté (MO 14-05), que les

compagnies de chemin de fer devaient procéder à une évaluation des risques pour la sécurité et veiller à adopter un ensemble normalisé de freins à main, des mises à l'essai efficaces et des mesures physiques additionnelles, pour immobiliser tout l'équipement ferroviaire pouvant être laissé sans surveillance sur les voies principales/d'évitement ou aux emplacements jugés à risque élevé⁴⁹. Le même jour, Transports Canada a pris une injonction mettant en œuvre sur-le-champ ces nouvelles directives⁵⁰.

- Dans son rapport final sur l'accident de Lac-Mégantic, le BST s'est interrogé sur la formation reçue par certains employés des chemins de fer d'intérêt local⁵¹. Le 29 octobre 2014, la ministre a arrêté que toutes les sociétés ferroviaires, y compris celles d'intérêt local, devaient déposer leur plan de formation auprès de Transports Canada d'ici le 12 novembre 2014⁵². Le Ministère s'est engagé à soumettre les chemins de fer d'intérêt local à des vérifications ciblées au début de 2015, pour déterminer s'ils donnent une formation adéquate à leurs employés⁵³.
- Le *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer*, finalisé le 7 novembre 2014, énonce les exigences de sécurité de base que les compagnies doivent respecter pour être autorisées à exploiter les chemins de fer régis par le gouvernement fédéral. Une période de grâce de deux ans a été prévue pour laisser le temps aux compagnies existantes d'obtenir leur certificat⁵⁴.
- Enfin, à la suite de la finalisation, le 10 octobre 2014, du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire*, la ministre des Transports pourra imposer des sanctions pécuniaires à compter du 1^{er} avril 2015⁵⁵.

Le Comité a appris que Transports Canada compte 116 inspecteurs de la sécurité ferroviaire qui, en 2013, ont fait 32 000 inspections d'installations ferroviaires pour vérifier si elles étaient conformes aux exigences législatives⁵⁶. Les représentants du Ministère ont dit au Comité que Transports Canada avait formé des inspecteurs de la sécurité ferroviaire pour qu'ils effectuent également des inspections de marchandises dangereuses afin d'intégrer les deux fonctions⁵⁷. En plus des sanctions pécuniaires qui entreront en vigueur le 1^{er} avril 2015, Transports Canada dispose, pour appliquer les dispositions de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, d'un éventail d'outils allant d'un avis d'infraction à des sanctions pénales pour les infractions les plus graves.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada s'assure de disposer d'un nombre suffisant d'inspecteurs du transport des marchandises dangereuses et de la sécurité ferroviaire afin de s'acquitter de sa fonction de surveillance.

2. Contenants

Le Comité a appris que Transports Canada est responsable de l'enregistrement et de la certification de toutes les entreprises qui conçoivent, fabriquent, réparent, mettent à l'essai ou requalifient les divers contenants de marchandises dangereuses comme les wagons-citernes. Dans la mesure du possible, les normes canadiennes s'harmonisent avec celles des États-Unis pour permettre un transport intégré des marchandises entre nos deux pays⁵⁸. On dénombre actuellement plus de 334 000 wagons-citernes de tous types (pressurisés ou non, chemisés ou non, isolés ou non), en service sur le réseau ferroviaire nord-américain⁵⁹.

On a aussi expliqué au Comité que les wagons sont conçus généralement pour demeurer en service 50 ans, et que par conséquent, beaucoup de ceux qui sont en circulation aujourd'hui, dont les DOT-111 mis en cause dans l'accident de Lac-Mégantic, ne disposent pas de tous les dispositifs de protection exigés par les plus récentes normes de conception. La présidente du BST a déclaré au Comité que le Bureau avait déjà constaté, dans le cadre de ses enquêtes, que les anciens DOT-111 présentaient des problèmes de sécurité depuis une vingtaine d'années. Elle a ajouté que son Bureau a déjà constaté des problèmes avec les wagons-citernes DOT-111 construits conformément aux normes de conception plus résistante adoptées en 2011. C'est pourquoi le BST a recommandé à Transports Canada d'envisager de nouvelles normes plus exigeantes pour les wagons-citernes utilisés pour le transport de marchandises dangereuses⁶⁰.

Depuis la comparution du BST devant le Comité, le gouvernement fédéral a interdit l'utilisation des DOT-111 les moins résistants aux impacts pour le transport des marchandises dangereuses, il a renforcé par règlement la sûreté et les normes de conception des nouveaux wagons-citernes, et il s'est engagé à retirer de la circulation, d'ici trois ans, tous les DOT-111 non conformes aux nouvelles normes.

Des représentants de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie et de l'Institut canadien des engrais, lors de leur comparution devant le Comité, ont exprimé des doutes quant à la faisabilité de ce plan de retrait progressif sur trois ans des wagons-citernes non conformes. Particulièrement, ils doutent que le secteur ferroviaire ait actuellement la capacité de produire ou de mettre à niveau de nouveaux wagons dans les délais impartis⁶¹. Divers intervenants, dont les fabricants de wagons-citernes et le BST, ont également souligné qu'une décision unilatérale du Canada pourrait poser problème, étant donné que le réseau ferroviaire nord-américain est très intégré et que des wagons-citernes traversent constamment la frontière⁶². À cet égard, l'Association canadienne du propane, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et OmniTRAX Canada ont toutes souligné qu'il fallait veiller à ce que les modifications à la réglementation canadienne en matière de TMD qui seront apportées à l'avenir soient harmonisées avec celle des États-Unis⁶³. Dans sa réponse au rapport intérimaire du Comité, Transports Canada a expliqué que le Ministère travaille en étroite collaboration avec les États-Unis, par l'entremise du Conseil de coopération en matière de réglementation et du Sous-comité d'experts en matière de transport des marchandises dangereuses de l'ONU, à l'alignement et à l'harmonisation de la réglementation sur les marchandises dangereuses

en Amérique du Nord. Transports Canada a aussi entrepris des projets de recherche en collaboration avec les États-Unis⁶⁴.

Le Comité constate que le Department of Transportation des États-Unis a rendu public en juillet 2014 un avis de règlement proposé sur le retrait graduel des vieux modèles de DOT-111 servant au transport des marchandises dangereuses⁶⁵. Si le règlement est adopté, les délais proposés aux États-Unis seraient comparables à ceux annoncés par le gouvernement du Canada. Transports Canada, de son côté, semble préparer un projet de règlement sur le remplacement des DOT-111 par les TC-140, un nouveau modèle de wagon-citerne conçu expressément pour les liquides inflammables⁶⁶. Selon la Liste de surveillance de 2014 du BST, le transport de liquides inflammables par wagon-citerne demeure l'un des principaux risques posés à la sécurité du système de transport au Canada⁶⁷.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada veuille à ce que tous les wagons-citernes de catégorie 111 utilisés pour transporter des liquides inflammables répondent aux normes de protection accrues qui permettent de réduire considérablement le risque de perte de produits lorsque ces wagons sont impliqués dans des accidents.

Que, dans toute la mesure du possible, Transports Canada s'assure que les mesures de modernisation ou de remplacement des wagons-citernes de catégorie 111 prises par le Canada soient harmonisées des deux côtés de la frontière canado-américaine, en raison du caractère nord-américain du système ferroviaire.

3. Planification des itinéraires

Comme on le mentionne dans la section précédente, la *Loi sur la sécurité ferroviaire* permet aux sociétés de transport ferroviaire de se doter de règles de leur propre initiative (sous réserve de l'approbation du ministre), et au ministre des Transports d'ordonner des changements à ces règles. Les règles couvrent un large éventail de sujets ayant un effet sur la sécurité ferroviaire, entre autres l'entretien des voies ferrées et du matériel roulant ainsi que la plupart des aspects de l'exploitation. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* exige que les sociétés de transport ferroviaire effectuent des évaluations des risques et les soumettent à Transports Canada lorsque leurs activités connaissent des modifications importantes. Ces évaluations des risques constituent en fait l'une des exigences des SGS qui seront examinées plus loin dans le présent rapport. Lors de leur comparution, les représentants du Canadien National ont offert de remettre au Comité l'évaluation des risques que leur société a réalisée pour l'Ontario, mais ils n'ont fourni en fin de compte qu'une description du processus d'évaluation des risques.

De nombreux témoins, y compris les représentants du BST et de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie⁶⁸, ont expliqué qu'il y a moins d'itinéraires de rechange pour les expéditions ferroviaires au Canada qu'aux États-Unis. Parallèlement, le

vérificateur général du Canada a dit au Comité que Transports Canada ne disposait pas de suffisamment de données sur les itinéraires pour réaliser les évaluations des risques que nécessite son programme d'inspection⁶⁹. Le vérificateur général a recommandé que Transports Canada améliore son accès aux évaluations des risques réalisées par les compagnies de chemin de fer, et qu'il recueille plus d'information sur les tronçons de voie utilisés par le transport des marchandises dangereuses, ainsi que sur l'état des ponts⁷⁰. De même, la présidente du BST a recommandé que Transports Canada oblige les sociétés ferroviaires à procéder à une évaluation des risques lorsqu'elles planifient l'itinéraire des trains transportant des marchandises dangereuses⁷¹. La planification des itinéraires et l'évaluation des risques restent au nombre des questions prioritaires que le BST porte à l'attention du gouvernement fédéral dans sa Liste de surveillance de 2014⁷².

Conformément aux recommandations de la présidente du BST et du vérificateur général, la ministre des Transports a donné l'ordre à toutes les compagnies de chemin de fer de procéder à l'évaluation des risques de leurs principaux itinéraires et d'en remettre les résultats à Transports Canada avant le 23 octobre 2014. Le Ministère a signalé qu'il examinerait la totalité de ces évaluations du risque à l'hiver 2015. Il a ajouté que ces évaluations contenaient des renseignements relatifs à un tiers, et qu'elles ne pouvaient donc être divulguées qu'avec l'autorisation de la compagnie, conformément à la *Loi sur l'accès à l'information*⁷³. Transports Canada a également apporté des modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport*, proposées en juillet 2014, pour que les compagnies de chemin de fer soient tenues de donner plus de renseignements au ministère concernant les voies et autres structures ferroviaires⁷⁴.

4. Vitesse des trains

Les membres du Comité et les témoins se sont aussi intéressés à la question de la vitesse des trains. Les limites de vitesse sont déterminées en fonction de la catégorie de la voie sur laquelle se trouve le train. La catégorie, qui dépend de la géométrie, de l'alignement et de la structure de la voie, détermine aussi la fréquence et l'envergure des inspections régulières menées par les compagnies de chemin de fer : les inspections sont menées entre deux fois par semaine et une fois par an et peuvent prendre la forme d'une simple tournée à pied jusqu'à un contrôle électronique de la géométrie. Selon le Règlement concernant la sécurité de la voie⁷⁵, la vitesse maximale permise d'un train de marchandises va de 16 à 128,7 km/h selon la catégorie de la voie. Comme on l'a mentionné ci-dessus, la ministre des Transports, le 23 avril 2014, a ordonné aux chemins de fer de restreindre à 80 km/h la vitesse des trains clés sur les itinéraires clés – leur vitesse est même limitée à 64 km/h s'ils transportent un ou plusieurs wagons-citernes chargés de certains liquides inflammables comme l'éthanol, le carburant diesel, le pétrole brut ou le carburant aviation⁷⁶. Cette restriction s'applique à toutes les catégories de voies.

Lors de sa comparution en mai 2014, le maire de la Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley s'est dit préoccupé par le fait que les sociétés ferroviaires ont recours, de façon répétée, à une réduction de la vitesse maximale permise sur certains tronçons pour respecter les exigences réglementaires minimales, au lieu de faire les investissements nécessaires pour améliorer la sécurité de l'infrastructure⁷⁷. Il semble rejoindre ce que dit Transports Canada dans sa réponse au rapport intérimaire du

Comité : « Si une voie est dans un état non conforme aux exigences de sa catégorie, les compagnies doivent immédiatement rétablir la conformité de la voie, faire cesser la circulation sur la voie en cause ou imposer une vitesse d'une classe de voie inférieure. En général, les compagnies réduisent la vitesse jusqu'à ce que les réparations soient faites, mais il arrive que les compagnies disposant de moins de ressources choisissent de réduire la vitesse de manière permanente⁷⁸. » Afin d'éviter que les sociétés ferroviaires ne substituent les réductions de vitesse aux travaux nécessaires de maintenance des voies, le gouvernement fédéral étudie actuellement l'état des voies, et il espère que les résultats de ces recherches encourageront l'industrie à mettre à niveau plus proactivement l'infrastructure ferroviaire⁷⁹. Les modifications au *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* qui entreront en vigueur le 1^{er} avril 2015 amélioreront par ailleurs les renseignements dont dispose Transports Canada sur l'état de l'infrastructure ferroviaire au pays.

5. Régime de responsabilité

Les chemins de fer canadiens sont tenus de souscrire de l'assurance responsabilité civile pour payer les dommages causés par leurs activités, aux termes de la *Loi sur les transports au Canada*. L'Office des transports du Canada, l'organisme de réglementation économique fédéral pour le transport, vérifie la police d'assurance responsabilité civile du chemin de fer avant d'émettre le certificat d'aptitude qui lui permettra d'exercer son activité. L'Office détermine si la couverture d'assurance responsabilité civile d'un chemin de fer fédéral est adéquate selon les facteurs énoncés dans le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer*⁸⁰. L'Office établit le montant de l'assurance au cas par cas, et aucun montant minimal n'est fixé par le *Règlement*. Le Comité a appris que les chemins de fer doivent informer l'Office de tout changement à leurs activités susceptible de se traduire par une insuffisance de leur montant d'assurance. Enfin, la *Loi* habilite l'Office à suspendre ou à annuler un certificat s'il juge inadéquate la couverture d'assurance responsabilité⁸¹.

Contrairement aux autres modes de transport au Canada, les chemins de fer n'ont pas le droit de refuser de transporter des marchandises pour des raisons liées uniquement à la nature de celles-ci. Un représentant du Canadien Pacifique a déclaré au Comité que les chemins de fer ont souscrit toute l'assurance responsabilité civile à leur disposition et que l'on devrait modifier le cadre réglementaire pour accroître la responsabilité des expéditeurs relativement aux produits qu'ils expédient⁸². Sous le régime actuel, c'est seulement s'il est déterminé qu'un accident a été causé par des facteurs incombant à l'expéditeur que celui-ci est responsable. Le président de l'Association canadienne de gestion du fret s'est dit d'avis que « quiconque a la garde et la responsabilité de la marchandise, à quelque étape que ce soit durant l'acheminement, devrait être tenu responsable⁸³ ». Tous les expéditeurs qui ont comparu devant le Comité ont abondé dans le même sens. Certains représentants d'expéditeurs de produits chimiques ont ajouté qu'ils versent aux chemins de fer une prime substantielle pour le transport de leurs marchandises dangereuses, ce qui devrait compenser les chemins de fer pour le risque supplémentaire comparativement au transport d'autres marchandises⁸⁴. Certains expéditeurs sont allés jusqu'à dire que si on transférait aux expéditeurs de produits chimiques la responsabilité des accidents ferroviaires, les chemins de fer seraient

moins motivés à sécuriser leurs opérations⁸⁵. Pour ces raisons, les expéditeurs de marchandises dangereuses se sont largement opposés à toute suggestion voulant qu'ils jouent un plus grand rôle dans le régime de responsabilité⁸⁶.

Les chemins de fer et les expéditeurs divergeaient donc sur la question de la responsabilité en cas d'accident, mais ils s'entendaient tous pour dire que le bassin de l'assurance responsabilité était limité et, en fait, pratiquement épuisé⁸⁷. Les représentants de l'Office des transports du Canada ont informé le Comité que les chemins de fer de classe 1 (p. ex. Canadien national, Canadien Pacifique) s'assurent généralement pour plus de 1 milliard de dollars, ce qui est considéré largement suffisant. Cependant, les chemins de fer d'intérêt local n'ont qu'un accès limité à l'assurance responsabilité civile, puisque la majorité des polices disponibles sont accaparées par les sociétés de classe 1⁸⁸.

Toujours au sujet de la responsabilité, des témoins ont fait valoir au Comité qu'il faudrait établir un mécanisme permettant aux autorités publiques (p. ex. les municipalités) d'avoir accès sur-le-champ aux fonds nécessaires lorsqu'une catastrophe nécessite une intervention d'urgence. Le Comité estime tout comme la Fédération canadienne des municipalités que les coûts résultant des accidents ferroviaires devraient être assumés par l'industrie et non pas refilés aux contribuables. Un autre témoin a déclaré que le régime d'indemnisation devrait prévoir une couverture pour tous les types de préjudices, y compris les dégâts causés à l'environnement, sans perdre de vue le rôle essentiel que jouent les sociétés ferroviaires dans l'activité économique de l'ensemble du pays⁸⁹.

Des témoins – en l'occurrence les expéditeurs, la Fédération canadienne des municipalités et le professeur Daniel Gardner, expert de la responsabilité civile – ont proposé diverses façons d'améliorer le régime de responsabilité civile⁹⁰. Toutes consistaient en une solution à deux volets : le premier volet reprendrait dans l'ensemble le système actuel, axé sur le marché et supervisé par l'Office des transports du Canada, tandis que le second prendrait la forme d'un fonds commun destiné aux interventions d'urgence en cas de catastrophe. Ainsi, les petites sociétés ferroviaires auraient accès à un fonds collectif grâce auquel elles pourraient verser, en cas de catastrophe, des dédommagements comparables à ceux que peuvent fournir les grandes compagnies, fortes de leur riche police d'assurance⁹¹. À cet égard, on a donné en exemple les fonds d'urgence communs mis en place dans les secteurs du transport maritime et aérien, eux aussi régis par le gouvernement fédéral⁹².

En ce qui concerne la participation de tous les maillons de la chaîne pour financer le régime d'assurance responsabilité, la Fédération a expliqué que « le risque est généré par l'ensemble du secteur, pas seulement par ceux qui transportent les marchandises. En fait, les transporteurs [...] ne peuvent pas être sûrs à 100 % que l'expéditeur, l'importateur ou le courtier leur dit la vérité [...] Il nous paraît normal, au niveau des politiques publiques, qu'on oblige tous ceux qui contribuent au risque — c'est le principe du pollueur-payeur — de cotiser à [un] fonds ou de reconnaître qu'ils ont un rôle à jouer⁹³. » Dans le discours du Trône de 2013, le gouvernement fédéral s'est engagé à exiger des expéditeurs et des compagnies de chemin de fer qu'ils contractent une assurance additionnelle⁹⁴.

La Fédération canadienne des municipalités a fait quelques propositions visant à améliorer le régime de responsabilité actuel. Elle a recommandé que la liste des facteurs utilisés pour déterminer si la couverture est suffisante soit élargie de façon à y inclure la géographie, la topographie et les risques environnementaux spécifiques aux opérations de la compagnie ferroviaire; que le processus de transparence utilisé par l'Office pour déterminer l'adéquation et la divulgation des montants d'assurances soit renforcé; et que les lacunes contractuelles soient éliminées afin que les tiers puissent recouvrer des dommages de la compagnie d'assurance en cas d'insolvabilité ou de faillite⁹⁵.

Le Comité constate que l'Office des transports du Canada examine actuellement le *Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer* pour s'assurer que la méthode utilisée pour déterminer le niveau d'assurance responsabilité civile nécessaire se traduise par une protection d'assurance suffisante pour chacun des chemins de fer régis par le gouvernement fédéral⁹⁶. De son côté, Transports Canada a entrepris en janvier 2014 un examen du régime de responsabilité civile et d'indemnisation dans le secteur ferroviaire. Un cadre d'amélioration a ainsi été mis au point⁹⁷, et une deuxième série de consultations à son sujet a débuté en août 2014⁹⁸.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada mette en œuvre une réforme complète du régime de responsabilité et d'indemnisation du réseau ferroviaire pour veiller à ce que les victimes et leurs familles obtiennent l'indemnisation à laquelle elles ont droit, à ce que le principe du pollueur-payeur soit maintenu et à ce que les contribuables ne soient pas obligés de payer les coûts liés à l'indemnisation, à l'assainissement et à la reconstruction en cas d'incident ferroviaire.

Le Comité constate que la ministre des Transports a récemment déposé un projet de loi qui renforcerait le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Le projet de loi C-52, Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité ferroviaire (Loi sur la sécurité et l'imputabilité en matière ferroviaire), a pour but d'établir des niveaux minimaux d'assurance pour les compagnies de chemin de fer et un fonds d'indemnisation supplémentaire, financé par les expéditeurs, pour couvrir les dommages subis lors d'accidents ferroviaires dans le contexte du transport de certaines marchandises dangereuses.⁹⁹

6. Autres enjeux liés au transport ferroviaire de marchandises dangereuses

Selon ce qu'ont dit les témoins, beaucoup des problèmes soulevés dans le rapport intérimaire du Comité ont été réglés¹⁰⁰. Par exemple, la Fédération canadienne des municipalités, l'Association canadienne des chefs de pompiers et l'Association des chemins de fer du Canada se sont dits en faveur de l'ordre préventif 32 (sur la communication de renseignements) et de son approche (présentation des données antérieures), pourvu que les autorités responsables continuent d'être informées immédiatement de tout changement important de la nature ou du volume des produits

transportés sur leur territoire¹⁰¹. De même, les témoins ont salué la décision d'exiger un PIU pour d'autres liquides inflammables¹⁰².

Outre ce qui précède, on trouve dans le rapport intérimaire du Comité des recommandations de témoins qui pourraient, selon les personnes qui ont comparu, accroître la sûreté du transport ferroviaire des marchandises dangereuses. Premièrement, l'Association canadienne des chefs de pompiers a recommandé l'établissement d'un système de commandement des interventions évolutif pour répondre aux incidents à l'échelle nationale; elle a aussi recommandé que l'on consacre davantage de ressources au CANUTEC pour qu'il puisse mieux remplir son rôle¹⁰³. L'Association a dit au Comité que le CANUTEC constitue une ressource essentielle pour les premiers intervenants, notamment dans les régions rurales, mais qu'il est parfois incapable de fournir aux pompiers l'information relative à l'endroit où se trouvent les marchandises dangereuses dans le train et à la nature de ces dernières. Même si un manifeste de train est disponible dans la cabine de chaque locomotive, il est vital que le CANUTEC reçoive toute l'information dont il a besoin pour venir en aide aux premiers intervenants lors d'une situation d'urgence.

Les représentants syndicaux des employés ferroviaires chargés d'inspecter ou de réparer les wagons ou les locomotives ont eux aussi fait des recommandations au Comité: accroître la fréquence des inspections; octroyer une licence d'inspecteur de TMD aux mécaniciens ou aux techniciens de wagons; veiller à ce qu'un mécanicien qualifié inspecte les trains avant qu'ils ne soient laissés sans surveillance; et accorder aux mécaniciens des chemins de fer le pouvoir d'annuler les déplacements des wagons qu'ils jugent peu sûrs¹⁰⁴, comme le font les mécaniciens du secteur aérien.

Par ailleurs, certains témoins ont soulevé des préoccupations ayant trait à la construction et à la réglementation des centres de transbordement. Transports Canada a dit au Comité que les inspections de ces installations ont augmenté depuis l'été 2013 et qu'elles sont menées « à intervalle de un à trois ans pour les installations de chargement de pétrole brut, qui présente un risque élevé; les installations non conformes font l'objet d'un suivi intensif¹⁰⁵ ». Ceci dit, l'Association canadienne des chefs de pompiers et l'Association canadienne de l'industrie de la chimie ont toutes deux fait observer que la construction des centres de transbordement ne semblait assujettie à aucune norme (code de prévention des incendies, code du bâtiment, exigences de zonage)¹⁰⁶. De plus, l'Association canadienne du propane a proposé que les exigences réglementaires sur les différents transferts de marchandises dangereuses soient revues de manière à ce que la couverture soit adéquate et uniforme¹⁰⁷. Selon l'Association, la réglementation serait lacunaire, notamment dans le cas des transferts entre wagon et camion¹⁰⁸.

C. Transport aérien

Comme on le mentionne ci-dessus, le mode aérien représente moins de 1 % du tonnage des marchandises dangereuses expédiées au Canada¹⁰⁹. Le transport aérien joue donc un rôle limité, ce qui explique peut-être en partie pourquoi moins de 0,8 % de tous les accidents à signaler impliquant des marchandises dangereuses ces cinq dernières années étaient liés à ce mode de transport¹¹⁰. Les marchandises dangereuses transportées par avion sont de toutes tailles, des très petites (p. ex. batteries au lithium) aux très grandes (p. ex. machines à moteur à combustion interne).

1. Cadre législatif

Le Règlement sur le TMD incorpore par renvoi les instructions techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sur le transport aérien des marchandises dangereuses. Ces instructions fixent les règles pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses au Canada et à l'étranger.

Les représentants des grands et petits transporteurs aériens du Canada ont dit du cadre international de TMD qu'il était très robuste et sophistiqué¹¹¹. Les instructions techniques imposent des exigences de formation aux personnes chargées d'expédier, de manipuler ou de transporter des marchandises dangereuses dans le secteur de l'aviation. Elles énoncent aussi des exigences exhaustives relatives au contrôle et à la classification des produits dangereux; aux normes d'emballage (p. ex. étiquetage et contenants); aux normes d'inspection; aux restrictions de chargement; et aux communications entre exploitants, équipe au sol, pilotes et autorités nationales¹¹². Dans un mémoire présenté au Comité, le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP) a recommandé que l'information concernant les marchandises dangereuses à bord d'un avion soit transmise au personnel de cabine¹¹³. Selon SCFP, les agents de bord n'ont aucune information sur les produits dangereux transportés dans l'avion et ne pourraient donc pas prendre les mesures adéquates en cas d'urgence.

Les compagnies aériennes sont libres de choisir si elles veulent ou non transporter des marchandises dangereuses. Cependant, un représentant de WestJet a dit au Comité que Transports Canada exige des lignes aériennes qui choisissent de ne pas transporter ces marchandises d'offrir quand même une formation sur les produits dangereux à leurs employés de première ligne, afin qu'il n'y ait aucune faille dans le système¹¹⁴.

2. Regroupement des marchandises dangereuses exemptées

Le regroupement d'un grand nombre de piles au lithium dans un même avion a été présenté par l'Air Line Pilots Association of Canada comme un risque potentiel. En effet, ces piles peuvent s'enflammer lorsqu'elles sont défectueuses, endommagées ou mal emballées. Cependant, comme le risque que pose une seule pile au lithium est très faible, ces piles sont exemptées de bon nombre des exigences contenues dans les instructions techniques de l'OACI, et par le fait même du Règlement sur le TMD, lorsqu'elles sont regroupées dans des emballages de moins de huit piles environ¹¹⁵.

L'Air Line Pilots Association a dit au Comité que rien n'empêche un expéditeur de regrouper de nombreux emballages de piles au lithium dans un seul avion, ou même d'en remplir tout l'aéronef, après que leur expédition a été autorisée en vertu de cette exemption. Selon l'Association, une pile qui s'enflamme pose un risque beaucoup plus élevé si elle se trouve à proximité d'autres piles, mais le pilote ne sera probablement pas conscient de ce risque puisque ces marchandises sont exemptées des règles. L'Association a donc recommandé à Transports Canada d'aller au-delà de ce qu'exige l'OACI afin de réduire ce risque potentiel¹¹⁶.

Ce problème du regroupement de produits exemptés existe peut-être pour d'autres marchandises dangereuses, mais seul le cas des piles au lithium a été porté à l'attention du Comité. Le Comité constate que les modifications récemment apportées au Règlement sur le TMD interdisent, depuis le 1^{er} janvier 2015, le transport de piles au lithium métal comme marchandises à bord des vols passagers¹¹⁷. Si ces piles doivent parvenir à des localités isolées desservies seulement par des vols passagers, l'expéditeur peut demander un certificat d'équivalence, auquel cas il sera exempté de l'interdiction¹¹⁸.

3. Auto-déclaration et contrôle dans le Nord

Le directeur exécutif de la Northern Air Transport Association a dit au Comité que les transporteurs aériens qui mènent leurs activités dans le Nord transportent probablement beaucoup plus de marchandises dangereuses par vol que les autres transporteurs canadiens, puisque le service aérien est souvent le seul moyen de transport qui peut desservir à longueur d'année les localités nordiques isolées. Les entreprises qui approvisionnent ces collectivités respectent généralement le Règlement sur le TMD, mais on ne peut pas en dire autant des simples passagers, qui apportent parfois par inadvertance des marchandises dangereuses dans leurs bagages. C'est un problème important pour les transporteurs du Nord, surtout là où les contrôles de sécurité sont limités¹¹⁹.

Le représentant de la Northern Air Transport Association a dit au Comité que des efforts sont faits pour sensibiliser les passagers, mais que ce n'est pas suffisant. Au lieu d'instaurer des mesures comme le contrôle par lecture optique ou d'autres technologies, le témoin a prôné la simplification du système afin que les passagers puissent se conformer plus facilement aux exigences¹²⁰.

D. Transport maritime

Le transport maritime est la clé de voûte de l'économie mondiale. En fait, on a dit au Comité que 90 % de tout ce qui est acheté ou vendu est transporté par navire¹²¹. Comme le volume des marchandises dangereuses expédiées par la voie des mers augmentera probablement au même rythme que les échanges commerciaux au cours de la prochaine décennie¹²², il faut veiller à ce que les systèmes qui encadrent le transport maritime gardent toute leur efficacité. Les témoins ont dit au Comité que, de 2006 à 2013, il n'y a eu aucun accident maritime mettant en cause des marchandises dangereuses en transit¹²³.

1. Cadre législatif

Les bâtiments canadiens qui transportent des marchandises dangereuses doivent se conformer à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*, à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et à leurs règlements¹²⁴. Cette législation incorpore par renvoi, pour tous les produits dangereux emballés qui sont expédiés à destination ou en provenance du Canada, le *Code maritime international des marchandises dangereuses* (Code IMDG) de l'Organisation maritime internationale (OMI). On a dit au Comité que ce code est reconnu à travers le monde pour le transport maritime de marchandises dangereuses et qu'il porte notamment sur l'emballage, le trafic conteneurs, l'arrimage et, particulièrement, la séparation des substances incompatibles¹²⁵. Aux termes du Code, les expéditeurs doivent communiquer aux autorités portuaires, avant l'arrivée du navire, les détails de leurs marchandises dangereuses.

Une représentante de Transports Canada a avisé le Comité qu'un PIU est requis pour le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses dans un navire canadien; cette exigence ne s'applique pas aux bâtiments internationaux, qui se conforment au Code, ni aux navires en transit dans les eaux canadiennes¹²⁶.

On a expliqué au Comité que, comme c'est le cas pour les autres modes de transport régis par le gouvernement fédéral, les navires canadiens et étrangers peuvent faire l'objet d'une inspection fédérale lorsqu'ils se trouvent à quai au Canada. Les inspecteurs vérifient la conformité avec le Règlement sur le TMD, notamment en ce qui concerne les contenants, les documents et la classification. Une représentante de Transports Canada a confirmé que « en cas de non-conformité, [l'inspecteur] n'hésite pas à prendre des mesures d'application de la loi¹²⁷ ». Le Règlement sur le TMD exige également des expéditeurs qu'ils communiquent avec le CANUTEC et la Garde côtière canadienne en cas de déversement d'une matière dangereuse.

Le Comité constate que la *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* a reçu la sanction royale le 9 décembre 2014¹²⁸. Entre autres, cette loi modifie la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* afin de mettre en œuvre la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*. La *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens* crée aussi de nouvelles catégories d'infractions et mesures d'application dans le cadre de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, afin de mieux gérer le risque de déversement accidentel de produits du pétrole dans les eaux canadiennes. À mi-chemin de l'étude entreprise par le Comité, le gouvernement du Canada a aussi annoncé son intention de mettre en œuvre diverses mesures recommandées par le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes¹²⁹.

La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* ne vise pas les produits du pétrole transportés par pétrolier¹³⁰. La sûreté des pétroliers fait l'objet de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et de la *Loi sur le pilotage*. Selon cette dernière, quatre administrations de pilotage régionales (de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique) sont responsables de fournir aux navires des pilotes qui détiennent les compétences, l'expérience et les connaissances nécessaires pour naviguer

en eaux canadiennes de manière sécuritaire¹³¹. La *Loi sur le pilotage* autorise chaque administration de pilotage à établir, sous réserve de l'approbation du gouverneur en conseil, la réglementation pour son territoire, y compris de définir les circonstances dans lesquelles le pilotage est obligatoire. Le premier dirigeant de l'Administration de pilotage du Pacifique a indiqué au Comité que, « [e]n faisant monter un pilote à bord d'un navire, on s'assure qu'au moins un membre de l'équipe à la passerelle possède une connaissance approfondie des dangers locaux, n'est pas fatigué et est une ressource bien informée au cas où il arriverait quelque chose¹³² ».

2. Régime de responsabilité civile

On a dit au Comité que, en cas de déversement de pétrole en milieu marin, il y a trois niveaux de responsabilité. Premièrement, les propriétaires de navires doivent assurer chacun des bâtiments de leur flotte. Si les coûts associés au déversement excèdent leur assurance, les propriétaires peuvent accéder à un fonds international, qui couvrira des dédommagements supplémentaires d'environ 1,14 milliard de dollars. Si ces deux sources s'avèrent insuffisantes, les armateurs peuvent encore puiser à un fonds canadien, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, à hauteur de 162 millions de dollars par incident¹³³. On a expliqué au Comité que, en tout, il est possible d'accéder à entre 1,5 milliard et 2,5 milliards de dollars par accident, le montant dépendant de l'ampleur du déversement et des parties impliquées¹³⁴.

En mai 2014, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il supprimerait la limite de responsabilité par incident de la Caisse d'indemnisation, de façon à rendre disponible dans chaque cas, au besoin, le plein montant¹³⁵. Les témoins, dont la Western Canada Marine Response Corporation, se sont dits très favorables à cette décision du gouvernement fédéral¹³⁶. Le Comité constate toutefois que les modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* n'ont pas encore été déposées au Parlement¹³⁷.

Le Comité recommande :

Que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* soit modifiée afin de retirer la limite de responsabilité par incident de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

3. Appartenance aux organismes d'intervention

Le Comité a appris que tous les navires d'une certaine taille qui entrent dans un port canadien, qu'ils transportent des produits pétroliers ou non, doivent appartenir à l'un des quatre organismes d'intervention en cas de déversement de pétrole certifiés par Transports Canada. En cas d'accident, ce sont ces organismes qui aident le propriétaire du navire à procéder au nettoyage. Quant à la Garde côtière du Canada, elle est responsable de la supervision des opérations et elle en prend le commandement si le propriétaire du navire ne peut ou ne veut pas intervenir¹³⁸.

Un représentant de la Western Canada Marine Response Corporation a signalé que les navires qui ne font que passer par les eaux canadiennes ne sont pas tenus d'être membres d'une de ces organisations d'intervention¹³⁹. Le témoin a fait valoir que c'est un aspect que le gouvernement fédéral devrait peut-être examiner, étant donné qu'un grand nombre des navires qui passent par les eaux canadiennes ne sont actuellement membres d'aucun organisme d'intervention certifié¹⁴⁰. Mais, inversement, les représentants de sociétés de transport international ont dit qu'il serait problématique, surtout du point de vue logistique, d'imposer aux propriétaires de navires des exigences venant s'ajouter à celles de l'Organisation maritime internationale¹⁴¹.

4. Régime national de planification selon les risques et d'exercices en cas de déversement

Les témoins ont dit au Comité que les employés qui participent à l'une ou l'autre facette du transport maritime des marchandises dangereuses reçoivent une formation considérable et prennent part à divers exercices¹⁴². Cela dit, la Fédération maritime du Canada a proposé la mise sur pied, à l'échelle nationale et pour tous les intervenants clés, d'un cadre global de planification et d'exercices afin de renforcer l'état de préparation et la capacité d'intervention du Canada en cas de déversements d'hydrocarbures causés par des navires. La Fédération a expliqué qu'actuellement, les différents intervenants suivent leur propre programme, indépendamment des autres, et que les exercices tenus par les organismes d'intervention ne sont pas priorisés selon des scénarios de risque définis¹⁴³. La Western Canada Marine Response Corporation s'est elle aussi dite favorable à l'établissement d'un régime exhaustif de planification des interventions et de tenue d'exercices fondé sur le risque. Elle a clarifié que les différentes régions ont des exigences de base à respecter en matière de capacité d'intervention, et que l'adoption d'un régime fondé sur les risques ne devrait pas se traduire par une perte de ressources pour les régions à faible risque. Au contraire, des ressources supplémentaires seraient probablement attribuées aux endroits peut-être mal desservis aujourd'hui¹⁴⁴.

Dans son premier rapport, publié en novembre 2013, le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes a recommandé l'établissement d'un programme de planification d'intervention et d'exercices axé sur le risque et prévoyant des intervenants multiples¹⁴⁵. Le gouvernement fédéral a subséquemment annoncé qu'il collaborerait avec les organismes d'intervention et les autres intervenants clés à l'élaboration de plans d'intervention pour les quatre régions où la circulation de navires-citernes est la plus élevée, soit : le Sud de la Colombie-Britannique; Saint John et la baie de Fundy, au Nouveau-Brunswick; Port Hawkesbury, en Nouvelle-Écosse; et le golfe du Saint-Laurent, au Québec¹⁴⁶. Les témoins n'ont pas indiqué au Comité quand ces nouveaux plans d'intervention axés sur le risque seront terminés, ni s'ils seront accompagnés d'un programme d'exercices à intervenants multiples.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada présente au Comité des échéanciers détaillés de la mise en œuvre du projet du plan d'intervention par secteur d'ici décembre 2015.

5. Cartes de l'Arctique

La Fédération maritime du Canada s'est dite préoccupée par la qualité des cartes de navigation dans l'Arctique : elle a affirmé que les cartes actuelles n'étaient plus à jour et qu'elles ne respectaient pas les normes modernes¹⁴⁷.

Les représentants du Service hydrographique du Canada qui ont comparu devant le Comité n'ont pas abordé cette question précise¹⁴⁸, mais le gouvernement fédéral s'est engagé à se pencher sur la qualité des cartes de l'Arctique en septembre 2016¹⁴⁹. Ces cartes pourraient aussi être examinées dans le cadre de l'étude sur la sécurité des pétroliers que prépare actuellement le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes¹⁵⁰.

6. Clarté des règlements

Dans l'ensemble, les témoins représentant les différents secteurs de l'industrie du transport maritime semblaient satisfaits du cadre de réglementation actuel. Cependant, certains intervenants ont porté à l'attention du Comité des aspects méritants plus de clarification. Un représentant de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers a relevé un manque d'uniformité quant à la définition de traversier à trajet court : « Dans un règlement fédéral, on parle de trois kilomètres, alors que dans le règlement sur la sécurité maritime, il est question de cinq kilomètres¹⁵¹. » Cette incohérence complique la tâche des membres de l'Association qui veulent appliquer correctement le règlement. On a aussi expliqué au Comité que, selon la réglementation actuelle, les bonbonnes d'oxygène liquide dont ont besoin les personnes qui souffrent de difficultés respiratoires ne sont permises sur les bateaux que si elles sont utilisées; les bonbonnes de réserve sont donc interdites. Selon les témoins, les restrictions de cette nature s'appliquent même au contenu des ambulances qu'on embarque sur les traversiers¹⁵².

7. Déclarations volontaires

Le représentant de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers a informé le Comité que son organisation devait souvent se fier aux déclarations volontaires des camionneurs pour connaître le contenu de leurs cargaisons. Les opérateurs de traversiers procèdent souvent eux-mêmes à l'inspection des marchandises dangereuses qu'ils embarquent; cette inspection s'ajoute alors à celles des organismes gouvernementaux. Mais si l'opérateur n'apprend le contenu du camion qu'une fois celui-ci embarqué, il lui sera plus difficile de réagir en cas d'urgence. C'est pourquoi l'Association canadienne des opérateurs de traversiers souhaite que les camions soient soumis à davantage d'inspections gouvernementales avant leur embarquement sur les traversiers¹⁵³.

E. Transport routier des marchandises dangereuses

Le camionnage joue un rôle majeur dans la chaîne de transport des marchandises dangereuses, surtout à l'étape de l'expédition vers les marchés locaux. Selon *Les transports au Canada 2013*, en 2011, environ 70 % du tonnage de toutes les

marchandises dangereuses a été transporté en camion; le pétrole brut, l'essence et le mazout représentaient 77 % de ces cargaisons¹⁵⁴. Cependant, on a dit au Comité que le camionnage ne pourra jamais remplacer les pipelines ou les chemins de fer pour le transport de grandes quantités de produits pétroliers, puisque ce ne serait pas rentable¹⁵⁵.

1. Cadre législatif

La sûreté du transport routier est une responsabilité partagée par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Le gouvernement fédéral est notamment responsable de la sûreté de tous les véhicules sortant des usines ou importés au Canada¹⁵⁶. Il est aussi habilité à réglementer le camionnage extra-provincial, mais il a délégué ce pouvoir aux provinces en vertu de la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*¹⁵⁷. Quant aux gouvernements provinciaux et territoriaux, ils sont responsables de la délivrance des permis de conduire, de l'immatriculation des véhicules, de l'inspection des véhicules commerciaux, de l'infrastructure et de la signalisation routières, ainsi que du code de la route et de son application.

Les expéditeurs de produits dangereux qui empruntent la voie routière, qu'ils traversent les frontières d'une province ou non, doivent observer la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* et le Règlement sur le TMD. Afin que ce régime soit appliqué uniformément à la grandeur du Canada, des ententes ont été signées entre le gouvernement fédéral et chaque province et territoire. En conséquence, « dans l'industrie du camionnage, l'ampleur du contrôle — du contrôle sur la route et en temps réel — est différent de ce qui se fait dans n'importe quel autre mode de transport¹⁵⁸ ».

2. Formation des camionneurs

Aux termes du Règlement actuel sur le TMD, les transporteurs doivent veiller à ce que leurs chauffeurs reçoivent la formation dont ils ont besoin pour transporter et manipuler des marchandises dangereuses. Par exemple, RTL-Westcan a dit au Comité que ses camionneurs font des simulations de conduite virtuelle et reçoivent de la formation sur la route afin de se préparer aux différentes conditions routières et aux divers scénarios qu'impliquent le chargement et le déchargement de marchandises dangereuses. Des modules d'apprentissage en ligne sont également utilisés, notamment pour les cours de mise à jour¹⁵⁹.

La formation des camionneurs se fonde donc sur des normes nationales, mais les témoins ont dit au Comité que les exigences concrètes variaient d'une province à l'autre¹⁶⁰. On a aussi dit au Comité que l'industrie avait pu constater un manque de formation parmi les chauffeurs classe 1 nouvellement recrutés, qui semblent pouvoir obtenir leur permis avec un minimum d'exigences¹⁶¹. L'Alliance canadienne du camionnage, l'Alberta Motor Transport Association et l'Atlantic Provinces Trucking Association ont toutes proposé qu'un cours uniforme et obligatoire, conforme aux normes nationales, soit imposé à tous les chauffeurs débutants au Canada¹⁶². L'Alliance canadienne du camionnage et Teamsters Canada ont aussi proposé que les formateurs soient eux-mêmes formés selon un modèle normalisé¹⁶³.

Le Comité constate toutefois que les témoignages ne semblaient pas faire la différence entre les lacunes touchant à la formation générale donnée aux camionneurs, et celles concernant exclusivement les cours sur les marchandises dangereuses. De plus, la formation des chauffeurs relève des compétences provinciales. Cela dit, il est clair que l'amélioration des cours donnés aux camionneurs pourrait accroître la sécurité routière, dans l'ensemble, et par le fait même, la sûreté du transport par camion de cargaisons dangereuses.

3. Livres de bord électroniques et autres technologies

Des représentants tant de l'industrie que des syndicats ont dit au Comité qu'on pourrait améliorer le régime de transport des marchandises dangereuses en obligeant les conducteurs à utiliser un dispositif électronique d'enregistrement en application du *Règlement sur les heures de service de conducteurs de véhicule utilitaire*¹⁶⁴. L'Alliance canadienne du camionnage a avancé que les « systèmes [en version papier] sont plus faciles à fausser que leur pendant électronique¹⁶⁵ », et que de 5 à 10 % de l'industrie n'obéit pas aux règles. L'imposition des livres de bord électroniques obligerait toutes les compagnies à respecter les règles, ce qui réduirait la fatigue des conducteurs et les risques d'accident. L'Alliance canadienne du camionnage a dit au Comité que les États-Unis publieraient d'ici septembre 2015 un règlement exigeant l'utilisation de dispositifs électroniques d'enregistrement, et que ces appareils sont utilisés en Europe depuis 20 ans¹⁶⁶.

Les limiteurs de vitesse et les dispositifs de stabilisation sont deux autres technologies qui ont été présentées par les représentants du secteur du camionnage comme des moyens potentiels d'accroître la sécurité du transport routier, y compris dans le cas des marchandises dangereuses. On a dit au Comité que les camions ne devraient pas rouler à plus de 100 km/h, puisqu'ils augmentent alors sans raison les distances de freinage¹⁶⁷. L'utilisation des limiteurs de vitesse est obligatoire dans certaines provinces (comme l'Ontario et le Québec), mais optionnelle dans les autres¹⁶⁸.

Enfin, les systèmes de contrôle de la stabilité appliquent les freins automatiquement dès qu'ils détectent une baisse de traction. On a dit au Comité que cette fonctionnalité faisait partie des modèles de base de deux des sept principaux fabricants de camions au Canada, et que c'était une technologie peu coûteuse par rapport au prix total des véhicules¹⁶⁹. Aux États-Unis, les nouveaux camions lourds doivent obligatoirement être équipés d'un système de contrôle de la stabilité, et les représentants de l'industrie du camionnage qui ont comparu devant le Comité se sont dits unilatéralement en faveur de l'adoption d'une norme similaire au Canada.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'utilisation de systèmes d'enregistrement électroniques.

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'installation de dispositifs de contrôle électronique de la stabilité sur les nouveaux camions.

4. Responsabilité de l'expéditeur

Un certain nombre de témoins de l'industrie du camionnage se sont demandé si les expéditeurs n'échappaient pas parfois à leurs responsabilités. Ils ont expliqué que la documentation fournie par les expéditeurs aux fournisseurs est parfois inexacte ou incomplète. Dans ces circonstances, comme l'a expliqué le président et chef de la direction de l'Alliance canadienne du camionnage, « lorsqu'il y a des transgressions, même pour des choses dont les expéditeurs sont responsables, en particulier la documentation, ce sont l'entreprise de camionnage et le conducteur qui finissent par recevoir une amende, même si c'est l'expéditeur qui leur a fourni la documentation¹⁷⁰ ». L'Alliance canadienne du camionnage a appelé Transports Canada à redoubler d'effort pour que les expéditeurs respectent la réglementation fédérale¹⁷¹.

Les témoins ont également déploré l'invocation par certains expéditeurs de clauses d'exonération universelle. Ces clauses ajoutées aux contrats de transport sont libellées de manière à exonérer l'expéditeur en cas d'accident, même s'il y a eu négligence de sa part¹⁷². Les témoins ont expliqué que les grandes compagnies refusent habituellement de signer ces contrats, mais que certains transporteurs de petite taille sont prêts à accepter du travail à n'importe quelle condition¹⁷³. Le Comité n'a pas pu déterminer avec certitude, à la lumière des témoignages, si ces clauses d'exonération peuvent vraiment être appliquées.

LES SYSTÈMES DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Selon les responsables de Transports Canada, l'expérience autant que les recherches montrent qu'une entreprise peut se conformer à toutes les exigences réglementaires et encore poser un risque sur le plan de la sécurité¹⁷⁴. De ce fait, l'adoption de nouveaux règlements pour traiter de problèmes ou de circonstances spécifiques n'accroîtra pas nécessairement la sûreté des transports.

Ainsi, Transports Canada a décidé que le secteur des transports, en plus de respecter tous les règlements sur la sécurité, serait aussi responsable de la gestion systématique et proactive des risques qui pèsent sur ses activités¹⁷⁵. Afin d'atténuer le plus possible les dangers posés par leurs opérations, les entreprises utilisent avant tout les systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Les SGS sont essentiellement des processus d'assurance de la qualité qui prévoient : la responsabilisation de tous les paliers de l'entreprise au chapitre de la sécurité; le contrôle d'indicateurs de sécurité mesurables; la réalisation de vérifications internes; et l'amélioration continue. La plupart des industries

à haut risque, où les accidents peuvent avoir des conséquences importantes pour la population, pratiquent depuis longtemps l'assurance et la gestion de la qualité, et le secteur du transport ne fait pas exception. Les responsables de Transports Canada ont dit au Comité que les « SGS reposent sur les principes de gestion de la qualité auxquels souscrivent déjà la plupart de nos industries du transport et leur fournissent une façon systématique de repérer les dangers, de contrôler les risques et d'apporter continuellement des améliorations¹⁷⁶ ».

Il importe de noter que l'approche des SGS a aussi été adoptée par des organisations internationales comme OACI et l'OMI¹⁷⁷. Le BST, conscient que les règlements ne peuvent prévoir tous les risques, s'est dit publiquement en faveur des SGS *bien exécutés*¹⁷⁸. En 2014, il a inscrit la gestion et la surveillance de la sécurité à sa Liste de surveillance, où il énumère chaque année les enjeux qui font courir les plus grands risques au système de transport du Canada. Il y a indiqué que « certaines entreprises de transport ne gèrent pas leurs risques de sécurité de façon efficace, et Transports Canada ne parvient pas toujours, au moyen de ses pratiques de surveillance et de ses interventions, à les amener à changer leurs pratiques d'exploitation non sécuritaires¹⁷⁹ ». Dans le présent chapitre, le Comité décrit les difficultés que la mise en œuvre et la supervision de SGS efficaces posent pour le secteur du transport et l'organisme de réglementation; il recommande aussi des améliorations à apporter.

A. Transport ferroviaire

Selon Transports Canada, les accidents de trains de marchandises et de trains voyageurs ont diminué de 23 % et de 19 % respectivement depuis 2007¹⁸⁰. Les analyses statistiques du Ministère indiquent que cette baisse du taux d'accidents est au moins en partie attribuable, entre autres nouvelles mesures de sécurité, à l'introduction des SGS dans l'industrie ferroviaire fédérale ainsi qu'à la communication accrue entre les compagnies de chemins de fer et l'organisme de réglementation.¹⁸¹

Tel qu'indiqué dans le chapitre précédent, depuis l'accident tragique de juillet 2013 à Lac-Mégantic, le gouvernement du Canada a pris de nombreuses initiatives législatives et autres afin de gérer le risque qui découle de la forte augmentation du volume de pétrole expédié par voie ferroviaire. Les initiatives fédérales récentes liées directement aux SGS des chemins de fer, ainsi que celles qui contribuent à la sécurité globale des voies ferrées, sont décrites dans les sections ci-dessous; les angles abordés sont ceux du cadre législatif, de la surveillance et de l'application, et de la culture de la sécurité.

1. Cadre législatif

Transports Canada administre la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, qui est le principal texte de loi sur la sécurité régissant l'exploitation des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral¹⁸². Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, édicté en vertu de la *Loi* en 2001, exige des transporteurs ferroviaires qu'ils se dotent d'un plan officiel d'évaluation et de gestion des risques liés à leurs activités¹⁸³. Ce règlement exige des compagnies de chemin de fer que, entre autres, elles adoptent des processus pour l'identification des dangers, la déclaration des incidents, la mesure du

rendement, la participation des employés à la conception et à l'exécution du SGS, et l'amélioration continue de la sécurité¹⁸⁴.

La *Loi sur la sécurité ferroviaire* a été modifiée en 2013 en fonction des recommandations formulées dans le rapport d'examen de la *Loi* (2007) et dans un rapport du présent Comité (2008)¹⁸⁵. Entre autres, la *Loi améliorant la sécurité ferroviaire* a créé de nouveaux pouvoirs de réglementation relatifs aux SGS des compagnies de chemin de fer¹⁸⁶. En juillet 2014, Transports Canada a invoqué ces pouvoirs et a publié un nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* dans la *Gazette du Canada*, Partie I¹⁸⁷. Le nouveau règlement comporte des exigences relatives à la protection des employés qui font état de préoccupations en matière de sécurité; à la surveillance continue et aux évaluations régulières du niveau de sécurité atteint; et à la nomination, par les transporteurs ferroviaires, d'un gestionnaire supérieur juridiquement responsable de la sécurité. Le Ministère, plus de 10 ans après l'introduction des SGS dans le secteur ferroviaire, voulait aussi que la mise en place et l'application des exigences des SGS soient plus efficaces. C'est pourquoi le nouveau règlement oblige les sociétés ferroviaires à apporter les correctifs qui s'imposent après les évaluations des risques; à contrôler continuellement le niveau de sécurité atteint; à donner un rôle accru aux employés et à leurs agents négociateurs dans le fonctionnement du SGS; et à tenir compte des données scientifiques sur la fatigue au moment d'établir les heures de travail des employés. Le nouveau règlement, qui entrera en vigueur le 1^{er} avril 2015, s'appliquera aussi aux compagnies ferroviaires locales qui utilisent les voies ferrées sous réglementation fédérale.

Le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* permet des SGS ferroviaires de tailles et de complexité variables selon les activités du transporteur. Un représentant de Transport Action Canada a dit au Comité que son organisme craignait que les petites sociétés ferroviaires, comme les chemins de fer d'intérêt local, manquent de ressources pour instaurer un SGS¹⁸⁸. Afin d'accompagner les transporteurs ferroviaires de toute taille dans leur transition vers les SGS, le Ministère a mis à leur disposition des documents d'orientation sur son site Web¹⁸⁹.

Tous les syndicats représentant les employés de chemin de fer ont soutenu qu'il serait dans l'intérêt des Canadiens que les SGS des sociétés ferroviaires soient publiés¹⁹⁰. Transports Canada a expliqué au Comité qu'il ne peut publier ces SGS que si les sociétés ferroviaires lui en donnent la permission, puisque les renseignements relatifs à un tiers sont protégés aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*¹⁹¹.

2. Surveillance et application

Actuellement, Transports Canada a pour mandat de s'assurer que 28 transporteurs ferroviaires réglementés par le gouvernement fédéral respectent bien le cadre de la réglementation relative à la sécurité ferroviaire et, si nécessaire, de prendre les mesures d'application requises. Lorsque le nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* entrera en vigueur, 35 transporteurs ferroviaires locaux supplémentaires relèveront également des compétences de Transports Canada¹⁹². Transports Canada doit périodiquement vérifier les SGS des transporteurs ferroviaires afin

de s'assurer que tous les éléments du système sont bien en place; il examine les processus et documents de l'entreprise et envoie des inspecteurs de la sécurité sur le terrain¹⁹³. Lorsque Transports Canada constate un cas de non-conformité au *Règlement* sur les SGS, il demande à l'organisation en cause d'établir un plan de mesures correctives identifiant également la cause fondamentale du manquement¹⁹⁴. Si la non-conformité au *Règlement* perdure, Transports Canada peut instaurer une surveillance accrue de l'organisation ou recourir à d'autres outils d'application.

Selon le *Rapport ministériel sur le rendement de 2013-2014* de Transports Canada, 131 des 142 postes relatifs à la surveillance de la sécurité ferroviaire sont pourvus¹⁹⁵. Il est à noter que les inspections, les vérifications et les autres fonctions de surveillance sont assumées à Transports Canada par des employés appartenant à différents groupes professionnels; tous ne sont pas inspecteurs. Le Comité a appris que le Ministère s'est fixé pour objectif d'effectuer de 9 à 12 vérifications de SGS par année et qu'il a mené à bien 32 000 inspections traditionnelles en 2013¹⁹⁶. Au sujet de ces dernières, Transports Canada a déclaré au Comité que, grâce aux SGS, « le Ministère peut aussi établir des priorités et orienter ses ressources vers les secteurs qui posent le plus grand risque et exigent le plus d'attention¹⁹⁷ ».

Dans sa vérification de l'exercice 2011-2012, le vérificateur général du Canada a relevé que la surveillance et l'application des SGS par Transports Canada dans le secteur ferroviaire présentent encore des faiblesses importantes, et ce, bien que le cadre réglementaire ait été mis en œuvre en 2001. Dans son Rapport de l'automne 2013, le vérificateur général a établi que Transports Canada n'avait effectué que 26 % des vérifications de SGS ferroviaires prévues sur trois ans et que celles qui avaient été effectuées étaient de portée trop limitée¹⁹⁸. Qui plus est, Transports Canada a été incapable de faire la preuve que les vérifications ayant révélé des lacunes dans des SGS ferroviaires ont fait l'objet des inspections de suivi nécessaires¹⁹⁹. Le vérificateur général a dit au Comité que « nos observations nous portent à penser [que Transports Canada n'avait] pas encore mis en place un régime suffisamment fiable pour [lui] donner, conformément à [son] mandat, l'assurance que les systèmes de sécurité fonctionnent adéquatement²⁰⁰ ». Le vérificateur général a également constaté qu'environ 40 % des inspecteurs ferroviaires de Transports Canada n'avaient pas encore suivi la formation requise pour mener à bien des vérifications et que le Ministère ne disposait pas de données sur les risques lui permettant de cibler de façon appropriée les activités à risques élevés, de même que les risques les plus importants pour la sécurité²⁰¹. L'indépendance et l'objectivité des inspecteurs de Transports Canada, qui sont nombreux à avoir des liens avec le secteur ferroviaire, ont également été évoquées comme des sujets d'inquiétude²⁰². Un responsable du Bureau du vérificateur général a avancé qu'on pourrait renforcer la sécurité ferroviaire et les SGS si on obligeait les chemins de fer à fournir à Transports Canada de l'information sur leur rendement financier ainsi que l'état des voies ferrées servant au transport de marchandises dangereuses. Il faudrait aussi qu'ils remettent au Ministère les évaluations des risques faites à l'interne²⁰³. Le vérificateur général a recommandé à Transports Canada de mieux définir la méthodologie de vérification des SGS et d'effectuer une analyse sur les ressources dont il a besoin pour surveiller adéquatement la sécurité ferroviaire²⁰⁴.

Étant donné que Transports Canada devra bientôt assurer la surveillance de 35 chemins de fer d'intérêt local, le vérificateur général n'a pu que constater que « les difficultés, loin de s'atténuer, ne cessent de s'accroître²⁰⁵ ». Le vérificateur général a refusé de se prononcer sur la question de savoir si le Ministère disposait ou non de ressources suffisantes pour s'acquitter de son mandat, mais il a fait remarquer que « [le Ministère] n'a pas fait lui-même d'analyse pour établir quelles sont les ressources dont il a besoin pour faire son travail²⁰⁶ ».

En réponse aux constatations du vérificateur général du Canada, Transports Canada a préparé un Plan d'action de gestion détaillé qui définissait comment il entendait donner suite aux recommandations du vérificateur général au cours des deux années subséquentes. Le Plan d'action de Transports Canada, soumis au Comité, prévoyait entre autres d'achever la mise en place du système de collecte de données de la Passerelle intégrée de la Sécurité d'ici l'automne 2014, et de mettre à jour les procédures de vérification et d'auto-évaluation de Transports Canada d'ici le printemps 2015. Lors d'une comparution subséquente, les responsables de Transports Canada ont expliqué que les inspecteurs de la sécurité ferroviaire les plus qualifiés viennent de l'industrie du chemin de fer, et qu'ils doivent tous signer une déclaration sur les conflits d'intérêts avant d'entrer en fonction²⁰⁷. Par ailleurs, au moment de cette deuxième comparution, tous les inspecteurs de la sécurité ferroviaire avaient reçu la formation sur les vérifications des SGS²⁰⁸. Dans sa réponse au rapport intérimaire du Comité, la ministre des Transports a confirmé que la mise en œuvre du Plan d'action de gestion sera menée à bien d'ici l'échéance de 2016²⁰⁹. Le Comité suivra la mise en œuvre du Plan d'action de Transports Canada jusqu'à sa conclusion.

Le Comité constate que plusieurs des initiatives mentionnées au chapitre précédent sur le transport des marchandises dangereuses répondent à d'autres aspects des recommandations du vérificateur général.

- Le nouveau *Règlement sur les renseignements relatifs au transport* exige des compagnies de chemin de fer qu'elles produisent un rapport annuel sur divers facteurs mesurables. Or, Transports Canada pourra utiliser cette information proactivement pour cerner les secteurs de risque. Par exemple, les rapports contiendront les résultats des tests de compétence du personnel, ainsi que de l'information sur l'état, l'entretien et l'utilisation de l'équipement et de l'infrastructure fixe²¹⁰. Les modifications au *Règlement*, finalisées en novembre 2014, entreront en vigueur en avril 2015.
- Aux termes du nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, qui entrera en vigueur en avril 2015, les sociétés ferroviaires devront soumettre à Transports Canada leur évaluation des risques de tout changement important à leurs activités.
- Transports Canada a aussi pris des mesures législatives pour renforcer l'application de la réglementation sur la sécurité ferroviaire. Le nouveau *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la*

sécurité ferroviaire, qui prévoit des amendes allant jusqu'à 125 000 \$ par infraction, a été finalisé en octobre 2014 et prendra effet en avril 2015.²¹¹ Enfin, le *Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer* oblige les sociétés ferroviaires à mettre en place des normes de sécurité élémentaires avant même de commencer leurs activités, et autorise le ministre à suspendre ou à retirer le certificat d'exploitation en cas de non-observation des conditions ou d'autres infractions à la loi²¹². Ce règlement est entré en vigueur lorsqu'il a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en novembre 2014.

La présidente du BST a déclaré au Comité qu'elle est d'accord avec l'évaluation que fait le vérificateur général de l'importance d'une surveillance et d'une application rigoureuses des SGS afin de garantir que les transporteurs ferroviaires s'y conforment et « qu'ils [...] rapportent [...] les dividendes attendus²¹³ ». Dans son rapport d'enquête final sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, publié après sa comparution devant le Comité, le BST formule la recommandation suivante : « Transports Canada doit jouer un rôle plus actif à l'égard des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies ferroviaires, en s'assurant non seulement qu'ils existent, mais qu'ils fonctionnent et qu'ils sont efficaces²¹⁴. » Dans sa Liste de surveillance 2014, le BST a réitéré que les compagnies de chemin de fer doivent prouver l'efficacité de leur SGS (détermination et atténuation des dangers) et que Transports Canada doit être habilité à corriger les pratiques dangereuses.

En réponse aux recommandations du BST, Transports Canada s'est engagé à prendre les mesures suivantes²¹⁵ :

- mener à bien la mise en œuvre du Plan d'action de gestion établi dans le sillage des recommandations du vérificateur général sur la surveillance des SGS;
- élaborer d'ici février 2015 un outil de conformité aux SGS;
- publier le nouveau *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* exigeant des sociétés ferroviaires qu'elles soumettent leurs évaluations des risques au Ministère;
- revoir la méthode de planification selon les risques des vérifications de SGS;
- établir un cycle de vérification de trois à cinq ans pour les SGS des compagnies ferroviaires, accroître la rigueur des vérifications, en assurer le suivi dans des délais adéquats et imposer les nouvelles sanctions en cas d'infraction.

Transports Canada a aussi indiqué qu'il recevra des fonds supplémentaires pour les vérifications²¹⁶.

La Comité recommande :

Que Transports Canada mette en œuvre toutes les recommandations formulées dans le Chapitre 7 (La surveillance de la sécurité ferroviaire – Transports Canada) du Rapport de l’automne 2013 du vérificateur général²¹⁷.

3. Culture de sécurité

Le Comité a appris qu’un SGS ne peut être efficace que dans les entreprises où s’est implantée une culture de la sécurité. Selon le Comité consultatif sur l’examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, « il faut que les valeurs de sécurité soient fermement enchâssées dans l’esprit des gestionnaires et des employés à tous les échelons opérationnels, en plus d’être respectées au quotidien dans l’exercice de leurs fonctions²¹⁸ ». L’un des plus importants résultats d’une solide culture de la sécurité – sinon le plus important – est que cette dernière permet une amélioration continue de la sécurité. Dans une organisation où la culture de sécurité est bien implantée, les employés de première ligne n’hésiteront pas à signaler les dangers qu’ils observent et leurs signalements remonteront jusqu’aux plus hauts paliers de la direction.

Les représentants des transporteurs ferroviaires qui ont témoigné devant le Comité ont expliqué comment leurs dirigeants travaillent à cultiver la sécurité dans leur organisation. Ils ont décrit la façon dont les gestionnaires supérieurs participent régulièrement aux activités de sécurité, que ce soit en examinant quotidiennement les rapports de sécurité ou en assistant fréquemment aux réunions des comités de sécurité.

Les représentants des transporteurs ferroviaires ont déclaré au Comité que les employés syndiqués participent à l’élaboration et à la mise en œuvre des SGS, mais les agents négociateurs de ces employés ont dit le contraire. Ainsi, un représentant de Teamsters Canada a déclaré au Comité que ses membres ne participent pas au développement des SGS des transporteurs ferroviaires pour lesquels ils travaillent, et ne savent pas en quoi consistent ces SGS ou comment les SGS assurent la gestion de la sécurité²¹⁹. Un représentant d’Unifor a indiqué que ses membres participent à l’évaluation des risques et siègent aux comités de politiques, mais qu’ils n’y ont pas une réelle influence²²⁰. Le Syndicat des Métallos a recommandé pour sa part que les compagnies de chemin de fer et leurs employés collaborent davantage à l’élaboration des SGS²²¹.

Le représentant de Teamsters Canada a dit au Comité que les entrevues et les sondages relatifs à la perception qu’ont les employés ferroviaires de la sécurité devraient être obligatoires²²². Un autre représentant de ce syndicat a déclaré au Comité qu’il est impossible d’établir une solide culture de la sécurité chez les transporteurs ferroviaires en raison « de la nature disciplinaire du milieu de travail²²³ ».

Dans sa réponse au rapport intérimaire du Comité, la ministre des Transports a dit que Transports Canada collaborait avec l’industrie à un sondage sur la perception de la sécurité chez les transporteurs ferroviaires; ce sondage permettra de jauger la culture de sécurité dans ces entreprises et de diffuser les pratiques exemplaires. Le Comité constate

que le *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* prévoit des protections pour les employés qui font état de préoccupations en matière de sécurité, et oblige les entreprises à laisser un plus grand rôle aux employés et à leurs agents négociateurs dans le fonctionnement du SGS²²⁴.

4. Enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives

Le Comité a appris que les compagnies de chemin de fer aimeraient, pour gérer proactivement la sécurité, faire des enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives. Or, la loi interdit de procéder à ces enregistrements sans la permission des employés. Le président de Chemin de fer Canadien Pacifique a déclaré au Comité que des enregistrements à bord des locomotives dans le cadre des SGS constitueraient « la mesure la plus importante à prendre dans l'immédiat pour améliorer encore plus la sécurité²²⁵ ». Si Via Rail essaye de s'entendre avec ses syndicats sur l'utilisation des enregistreurs de bord sur une base volontaire²²⁶, Chemin de fer Canadien Pacifique a recommandé de modifier la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* afin que les transporteurs ferroviaires puissent utiliser les enregistreurs de bord dans le cadre de leur SGS, plutôt qu'uniquement aux fins des enquêtes sur les accidents²²⁷. Sur ce point, des représentants des syndicats d'employés ferroviaires qui ont témoigné devant le Comité ont indiqué qu'ils n'étaient pas favorables à l'utilisation des enregistreurs de bord à des fins autres que les enquêtes sur les accidents²²⁸.

Le Comité prend acte du fait que, en 2013, Transports Canada a établi un groupe de travail chargé d'étudier l'utilisation d'enregistreurs vocaux et vidéo à bord des locomotives²²⁹. La recommandation de ce groupe de travail, que la ministre des Transports a acceptée, consistait à inciter les transporteurs ferroviaires à procéder aux investissements nécessaires sur une base volontaire. Dans sa réponse au rapport intérimaire du Comité, cependant, la ministre des Transports a signalé que Transports Canada entendait maintenant, en collaboration avec les intervenants, imposer l'utilisation de dispositifs d'enregistrement vidéo et audio dans les locomotives.

Le BST, qui a inscrit les enregistreurs de bord à sa Liste de surveillance de 2014²³⁰, a déclaré que l'utilisation proactive et non punitive d'enregistrements pourrait être utile aux SGS ferroviaires, et qu'il est prêt à collaborer avec les autres intervenants à la suppression de l'obstacle législatif²³¹.

Le Comité recommande :

Que Transports Canada oblige les sociétés ferroviaires à utiliser les enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, conformément à la recommandation du Bureau de la sécurité des transports.

5. Passages à niveau

Entre 2006 et 2010, les collisions aux passages à niveau ont causé en moyenne 27 blessures et 25 décès par année²³². En ce qui concerne la sécurité aux passages à niveau, le vérificateur général du Canada a signalé qu'il fallait clarifier les rôles et les responsabilités des compagnies ferroviaires par rapport à l'entretien des passages à niveau²³³. Le représentant de Transport Action Canada a également dit au Comité que la sécurité aux passages à niveau devrait être une grande préoccupation pour le gouvernement fédéral²³⁴.

À la suite de la comparution du vérificateur général et de Transport Action Canada devant le Comité, Transports Canada a enregistré, en novembre 2014, un nouveau *Règlement sur les passages à niveau* dans la Partie II de la *Gazette du Canada*²³⁵. Le règlement vise à améliorer la sécurité aux passages à niveau en établissant des normes de sécurité qui ont force exécutoire; en précisant les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer et d'autres parties; et en favorisant la collaboration entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie.

B. Transport aérien

Dès 2000, l'OACI a recommandé à ses États membres d'adopter des SGS dans le secteur aérien. Estimant que c'était la méthode la plus prometteuse de prévention des accidents aériens entraînés par des facteurs humains ou organisationnels – lesquels sont parmi les principales causes d'accident aujourd'hui – Transports Canada a été la première autorité de l'aviation civile au monde à adopter un règlement sur l'utilisation obligatoire des SGS dans le secteur aérien²³⁶.

On a dit au Comité que le système d'aviation du Canada est considéré comme le meilleur – et le plus sûr – au monde, et que son régime de SGS est donné en exemple à l'échelle internationale ainsi que dans les autres industries à haut risque canadiennes²³⁷. Selon les responsables de Transports Canada, « le nombre total d'accidents au Canada était le plus bas enregistré dans l'histoire moderne de l'aviation » en 2012²³⁸. De plus, de 2002 à 2011, le taux moyen à long terme d'accidents par 100 000 heures de vol est passé de 7 à 5,7, et il continue de baisser²³⁹. Le représentant de l'Association des pilotes fédéraux du Canada a porté à l'attention du Comité des statistiques selon lesquelles le Ministère s'attendrait à ce que le taux d'accident moyen augmente de 2011 à 2014²⁴⁰. Mais à ce sujet, le directeur général de l'Aviation de Transports Canada a expliqué qu'il « y a des fluctuations, comme dans toute série statistique, mais [que] les chiffres ne sont pas à la hausse²⁴¹ ». Les SGS sont une façon proactive de prévenir les accidents d'avion, mais il faut signaler que des améliorations à la conception des appareils, aux pratiques de maintenance et à la sécurité aérienne sont également dues aux investigations réalisées à la suite d'accidents passés²⁴².

Le Comité a écouté les témoignages d'un vaste éventail d'intervenants de l'industrie du transport aérien : représentants de Transports Canada et grands ou petits transporteurs aériens, directeurs d'aéroports, pilotes de ligne, inspecteurs pilotes et autres, etc. Tous ces groupes ont dit que les SGS, s'ils sont exécutés correctement,

renforcent la sécurité aérienne; beaucoup, après avoir salué les avancées réalisées, ont toutefois recommandé des changements importants – quoique relativement mineurs – au régime des SGS²⁴³. Par contre, les inspecteurs ont exprimé de vives préoccupations quant à la mise en œuvre et à l'efficacité des SGS dans le secteur aérien, et ont recommandé à Transports Canada de rétablir les méthodes de surveillance traditionnelles qui existaient avant les SGS.²⁴⁴

1. Cadre législatif

Les exigences d'implantation des SGS dans le secteur du transport aérien sont énoncées dans le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC), qui relève de la *Loi sur l'aéronautique*²⁴⁵. L'article 107.3 du RAC énonce, sous l'angle des résultats, les éléments qui doivent constituer les SGS imposés aux transporteurs aériens, entreprises d'entretien, aéroports et fournisseurs de services de navigation aérienne. Entre autres, les SGS doivent intégrer un programme d'assurance de la qualité, des rapports et analyses internes sur les dangers, incidents et accidents, et un processus de correction préventive des problèmes.

Le représentant de l'Association des pilotes d'Air Canada (APAC) s'est dit d'avis que les SGS exigés des transporteurs aériens au Canada n'établissent pas les « niveaux de sécurité acceptable » recommandés par l'OACI. L'APAC a ajouté que Transports Canada laisse actuellement les exploitants décider des niveaux acceptables, alors qu'on pourrait renforcer la sécurité si on s'alignait davantage sur les recommandations de l'OACI²⁴⁶.

Si un employé, dans le cadre du SGS, porte à l'attention de son entreprise un risque pour la sécurité, mais qu'il juge que le suivi donné à son rapport n'est pas satisfaisant, il peut se tourner vers un programme externe. En effet, les employés (et le grand public) peuvent signaler les dangers à Transports Canada par l'intermédiaire du Système de signalement des questions de l'Aviation civile (SSQAC)²⁴⁷. Quant aux fournisseurs de services de navigation aérienne, ils déclarent les incidents de circulation aérienne dans le Système de compte rendu quotidien des événements de l'Aviation civile (SCRQEAC). Certains intervenants ont avancé que des employés qui avaient signalé des problèmes de sécurité à Transports Canada dans le SSQAC avaient été victimes de représailles de la part de leurs employeurs²⁴⁸. Un des témoins a recommandé que le SSQAC devienne indépendant de Transports Canada, afin que les employés n'aient plus à craindre de subir des représailles ou de perdre leur emploi²⁴⁹.

Les transporteurs aériens canadiens dont les aéronefs pouvaient recevoir plus de 20 passagers (et les entreprises chargées de la maintenance de ces avions) ont dû commencer à suivre les politiques, processus et procédures liés aux SGS dès 2005, et s'y conformer pleinement en 2008 au plus tard. En 2008 et 2009, la réglementation sur les SGS pour (respectivement) les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne est entrée en vigueur²⁵⁰. Sa mise en œuvre a été graduelle, et tous les grands aéroports du Canada, ainsi que la plupart des petits qui sont tenus d'avoir un SGS, s'y conforment maintenant²⁵¹. On a fait savoir au Comité que les aéroports canadiens procèdent de manière coordonnée à la mise en œuvre des SGS; notamment, ils mettent

en commun leurs pratiques exemplaires et ont élaboré un système commun de rapports²⁵². Un représentant du Conseil des aéroports du Canada (CAC) a dit au Comité que les SGS ont accru la communication de renseignements sur la sécurité entre les exploitants aériens et les aéroports²⁵³. Selon Transports Canada, les SGS dans le secteur aérien couvrent 90 % des kilomètres-passagers payants au Canada²⁵⁴.

Les secteurs de l'industrie aérienne qui ne sont pas encore soumis aux exigences de SGS sont décrits aux articles 702, 703 et 704 du RAC. Sont notamment exemptés :

- les unités de formation au pilotage des aéronefs et des hélicoptères;
- les petits exploitants (taxi aérien, service de navette, etc.) et les entreprises qui s'occupent de la maintenance de leurs aéronefs;
- les entreprises auxquelles Transports Canada a délégué la certification des aéronefs;
- les constructeurs d'aéronefs, les héliports et les hydroaéroports.

Transports Canada a dit au Comité qu'il n'a pas encore imposé les SGS à ces secteurs parce que, entre autres, il fallait d'abord déterminer leur capacité de respecter les exigences, et s'assurer que le Ministère lui-même serait en mesure de les surveiller adéquatement²⁵⁵. L'Air Line Pilots Association (ALPA) s'est dite favorable à la décision de retarder la mise en œuvre des SGS pour les exploitants de type 703 et 704 (taxis aériens et services de navettes), estimant qu'il faut d'abord susciter chez eux un changement de culture organisationnelle par l'éducation et l'encadrement²⁵⁶.

L'Association du transport aérien du Canada (ATAC) et la Northern Air Transport Association (NATA), qui représentent toutes deux de petits exploitants aériens, souhaitent qu'on impose les SGS à tous les exploitants commerciaux du Canada. L'ATAC a dit au Comité que, bien que les SGS représentent un investissement important pour tout transporteur, ils offrent « des avantages de nature sécuritaire aussi bien que financière²⁵⁷ ». Elle a ajouté que les petits transporteurs ont souvent des effectifs moins expérimentés en moyenne, et qu'ils utilisent souvent de vieux appareils qui doivent desservir des aérodromes peu sophistiqués technologiquement. L'ATAC a élaboré une trousse d'outils et un guide pour aider les petits exploitants à se doter d'un SGS adapté à l'ampleur et à la complexité de leurs opérations²⁵⁸. NATA croit que, pour être efficaces, les exigences de SGS doivent être « bien adaptées à la taille et à la complexité de l'exploitation, sans lui imposer de fardeau, de telle sorte que l'organisation soit convaincue qu'il s'agit d'une mesure positive²⁵⁹ ». La NATA a dit au Comité que ses membres aimeraient que Transports Canada annonce rapidement s'il entend imposer les SGS aux petits transporteurs, afin qu'ils puissent se prononcer.

Quant au BST, il recommande que Transports Canada mette en œuvre une réglementation exigeant que tous les exploitants aériens aient en place des mécanismes en bonne et due forme de gestion de la sécurité. En outre, Transports Canada devrait assurer la surveillance de ces mécanismes²⁶⁰.

Les représentants des pilotes qui ont comparu devant le Comité ont souligné que les compagnies aériennes ont besoin de données pour aborder de manière proactive les enjeux en matière de sécurité, et que ces données viennent souvent des programmes internes de signalement des erreurs, anomalies ou dangers²⁶¹.

Le représentant de l'ALPA a avancé que ces processus de signalement internes seraient plus efficaces s'ils étaient confidentiels et offraient l'immunité contre toute forme de sanction, sauf dans les cas de geste délibéré, de négligence grave ou d'acte criminel. Le représentant de l'APAC a dit au Comité que les rapports sur la sécurité aérienne rédigés par les pilotes ou autres employés de la ligne aérienne aident à cerner les risques systémiques et qu'ils seraient plus complets s'ils étaient confidentiels et protégés par règlement²⁶². Dans le mémoire qu'il a présenté au Comité, le SCFP s'est dit inquiet du fait que les comités de santé et de sécurité des agents de bords n'ont pas accès aux rapports de sécurité présentés au SGS de leur compagnie aérienne, lesquels contiennent des renseignements sur les risques en milieu de travail²⁶³.

Le Comité a appris que certains transporteurs aériens – mais pas tous – ont adopté des systèmes de signalement internes non punitifs, bien que la loi ne les y oblige pas. Par exemple, il existe à Air Transat un programme permettant aux employés d'informer confidentiellement la direction de tout incident sans s'exposer à des mesures disciplinaires²⁶⁴. De même, Air Canada a signé avec l'APAC une entente qui lui permet de recevoir et d'analyser les données des systèmes de surveillances des données de vol, qui calculent en temps réel plus de 2 000 paramètres de vol²⁶⁵. Aux termes de cette entente, l'APAC contrôle toutefois le flux d'information, pour protéger ses pilotes. Le représentant de l'ALPA a dit au Comité qu'il connaissait un certain nombre de cas où des pilotes travaillant pour d'autres compagnies aériennes avaient fait l'objet de mesures disciplinaires après avoir signalé à leur employeur des incidents ou problèmes de sécurité²⁶⁶.

Le représentant de l'APAC a recommandé au Comité que les données recueillies par toutes les lignes aériennes dans le cadre des SGS – rapports sur la sécurité aérienne, données de vol, etc. – soient protégées et déclarées confidentielles²⁶⁷. Il a dit que « quand les intervenants et l'exploitant ne s'entendent pas, un organisme de réglementation devrait nous fournir un mécanisme pour résoudre ces problèmes. Je ne peux pas l'expliquer plus simplement²⁶⁸. » L'ALPA et l'ATAC ont mentionné que les modifications à la *Loi sur l'aéronautique* proposées en 2006 et 2007, bien qu'elles soient finalement mortes au *Feuilleton*, recueillent encore aujourd'hui un vaste appui dans l'industrie²⁶⁹. Notamment, les dispositions sur le signalement confidentiel et « non punitif » pourraient être déposées à nouveau et adoptées, ce qui optimiserait l'efficacité des rapports internes exigés par les SGS. Les représentants des pilotes ont ajouté que les données des SGS devraient être exemptées des demandes d'accès à l'information afin qu'elles ne puissent pas être utilisées devant les tribunaux²⁷⁰.

2. Surveillance et application

Transports Canada, par l'entremise de la Direction de l'Aviation civile, élabore et administre les politiques, règlements et normes nécessaires à la sécurité de l'aviation civile au Canada. Le Ministère doit aussi vérifier si les entreprises du secteur aérien, comme les transporteurs, les entreprises de maintenance, les aéroports et les fournisseurs de services de navigation aérienne, se conforment à ce cadre réglementaire, sans quoi il prendra les mesures d'application nécessaires²⁷¹. Transports Canada a dit au Comité qu'il planifie ses efforts de surveillance en fonction des risques, afin d'optimiser ses ressources et de les consacrer en priorité aux situations présentant les plus grands risques.

Selon le *Rapport ministériel sur le rendement 2013-2014* du Ministère, 1 026 postes étaient pourvus sur les 1 137 postes à temps plein prévus pour le contrôle de la sécurité aérienne²⁷². Le représentant de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, qui représente les inspecteurs pilotes de Transports Canada, soutient que le nombre d'inspecteurs pilotes est plus faible que jamais aujourd'hui²⁷³, alors que Transports Canada maintient que la tendance est stable²⁷⁴. Les responsables du Ministère ont dit au Comité que la réduction apparente du nombre d'inspecteurs était attribuable à la reclassification des effectifs selon le poste plutôt que le rôle²⁷⁵.

Le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a vérifié à deux reprises le travail de surveillance de Transports Canada à l'égard de la sécurité aérienne et du régime de SGS. Sa première vérification (2008) portait sur la transition au régime des SGS, tandis que la deuxième (2012) concernait la gestion des risques associés à la surveillance de la sécurité de l'aviation civile²⁷⁶. Dans sa vérification de 2008, le BVG a affirmé que Transports Canada avait sous-estimé les risques de la transition ainsi que les conséquences qu'entraînerait la diminution des ressources consacrées aux activités de surveillance traditionnelles. En 2012, le BVG a déclaré que le Ministère avait pris du retard sur son calendrier d'inspection, ne savait pas quels étaient ses besoins en inspecteurs et en ingénieurs, et n'avait pas encore établi de niveau de surveillance minimal acceptable. Toujours dans son rapport de 2012, le BVG a reconnu que le Canada se comparait favorablement aux autres pays en matière de sécurité, mais que des faiblesses existaient sur le plan tant de la qualité des données que du niveau de surveillance établi par Transports Canada.

Récemment, le BST a reproché à Transports Canada son incapacité de cerner les processus inefficaces des SGS des entreprises, et un manque d'équilibre entre les processus de vérification et les inspections traditionnelles²⁷⁷. Une représentante des inspecteurs a préconisé que des délais précis soient imposés pour la mise en œuvre des recommandations du BST, et que les inspecteurs soient appelés à jouer un rôle dans l'appréciation du suivi donné par Transports Canada²⁷⁸.

Transports Canada a affirmé au Comité qu'il avait donné suite à 18 des 19 recommandations formulées par le BVG dans ses rapports de 2008 et de 2012. Il a aussi dit qu'il avait presque terminé l'intégration de l'ensemble des données sur la sécurité aérienne, ce qui était la dernière recommandation du rapport de 2008²⁷⁹. Enfin, des

responsables du Ministère ont dit au Comité que des études sur la validation croisée des inspections et des vérifications étaient en cours²⁸⁰.

Le Comité a appris que, dans le secteur du transport aérien, les activités de surveillance de Transports Canada peuvent être réparties en trois catégories.

- Les « inspections de validation de programme » (IVP) cycliques représentent le principal mécanisme d'inspection dans le cadre des SGS²⁸¹. Il s'agit d'examens approfondis d'un ou de plusieurs aspects de l'entreprise visant à vérifier si les exigences sont respectées correctement, preuves écrites à l'appui. Les IVP sont planifiées à l'avance et réalisées par une équipe qui examine les éléments les plus critiques de l'entreprise, pendant plusieurs jours²⁸². Elles intègrent le programme national de vérification qui existait avant les SGS.
- Les « inspections de processus » sont un examen en profondeur des méthodes qu'utilise l'entreprise pour réaliser des aspects précis de ses activités. Les responsables de Transports Canada ont dit que ces inspections sont très semblables à celles qu'on faisait avant l'instauration du régime des SGS, mais que les rapports sont maintenant plus rigoureux.
- Les « évaluations » portent sur l'efficacité du SGS de l'entreprise et sa conformité avec le RAC.

Dans un mémoire remis au Comité, Transports Canada a fourni une ventilation de toutes les IVP, inspections de processus et évaluations réalisées d'avril 2013 à juin 2014. Selon ce document, les exploitants aériens, les aéroports, les constructeurs d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les entreprises de maintenance ont fait l'objet de 178 inspections de processus, 62 évaluations et 536 IVP pendant cette période. Le Comité a aussi appris que, lorsqu'une entreprise étend ses activités ou adopte de nouvelles technologies, ce qui est fréquent, une inspection est faite au moment de la certification²⁸³.

Plusieurs témoins représentant les inspecteurs ou affiliés à cette profession ont soutenu que les méthodes de vérification de la conformité des SGS sont maintenant appliquées à toutes les entreprises aériennes, même celles qui ne sont pas tenues de mettre en place un SGS. Ainsi, selon Pacific Airworthiness Consulting, « les inspections de validation de programme ont totalement remplacé les vérifications pour les organisations des SGS non visées par le RAC 705²⁸⁴ ». De même, l'Association des pilotes fédéraux du Canada a dit qu'elle ne fait plus les inspections traditionnelles qu'elle faisait autrefois parce que « même pour les compagnies qui n'adhèrent pas au SGS, on applique [l'Instruction visant le personnel] SUR-001, qui ne se réfère qu'au SGS²⁸⁵ ». La porte-parole de l'Union canadienne des employés des transports (UCET), qui représente la plupart des inspecteurs des transports travaillant à Transports Canada ou à d'autres ministères et organismes fédéraux, a dit au Comité que « de nombreux inspecteurs ne sont plus que des vérificateurs de programme » à qui on demande de

scruter les documents des entreprises²⁸⁶. Les inspecteurs de l'UCET auraient déposé mille griefs relatifs aux changements que leur emploi a subis depuis l'instauration des SGS. Par contre, les responsables du Ministère ont dit au Comité que les employés de Transports Canada font des milliers d'inspections sur place chaque année et qu'ils continuent de superviser et d'appliquer des règlements touchant à des aspects précis de la sécurité aérienne, en dehors des SGS²⁸⁷. Le représentant du syndicat des inspecteurs pilotes n'en a pas moins affirmé que « les SGS dans le transport aérien constituent essentiellement les seuls programmes de sécurité, puisque Transports Canada a pratiquement laissé tomber la supervision opérationnelle directe des lignes aériennes²⁸⁸ ».

Les compagnies aériennes ont dit que la surveillance est plus efficace depuis la mise en place du régime des SGS. Le Comité a appris que, contrairement à ce qui était le cas avant les SGS, les lignes aériennes doivent maintenant prouver à Transports Canada qu'elles ont cerné la cause profonde de l'anomalie, pris des mesures pour la corriger puis vérifié l'efficacité de ces mesures. Les représentants des transporteurs et des aéroports ont dit les uns après les autres que les activités de surveillance et d'inspection directes n'ont pas cessé, mais qu'elles ont gagné en rigueur et en profondeur²⁸⁹.

Il faut signaler que la surveillance de la sécurité aérienne est aussi la responsabilité des compagnies d'aviation elles-mêmes. Celles qui ont un SGS soumettent toutes leurs opérations à des inspections et à des vérifications, puisque le SGS est essentiellement un processus d'assurance de la qualité. C'est ainsi que, selon les témoins, les lignes aériennes font des inspections internes « plusieurs centaines de fois par jour²⁹⁰ ». Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) a dit au Comité que ses entreprises membres recueillent et analysent des données afin de comprendre les dangers, de prévenir les résultats négatifs et de favoriser l'amélioration continue de la sécurité. Le représentant de l'APAC a abondé dans le même sens et, au nom des transporteurs aériens munis d'un SGS, a dit que « nous avons autant d'expérience que Transports Canada et [...] nous effectuons beaucoup plus d'inspections de notre propre transporteur qu'il ne le fera jamais. Nous procédons à des inspections tous les jours²⁹¹ ».

Des représentants de Transports Canada ont indiqué au Comité que les inspecteurs du ministère prennent des mesures d'application en fonction des résultats des activités de surveillance, des antécédents et de leur propre jugement²⁹². Plus particulièrement, le Comité a appris que les inspecteurs peuvent imposer des sanctions administratives, demander à ce que des mesures correctives soient mises en place et, lorsque les circonstances le justifient, renforcer la surveillance d'une compagnie²⁹³. Par contre, un représentant des inspecteurs pilotes a indiqué au Comité qu'on ne prend pratiquement plus de mesures d'application de nos jours²⁹⁴. Le représentant d'ATAC a souligné que les modifications proposées à la *Loi sur l'aéronautique* en 2006 et en 2007 confèreraient au ministre des Transports davantage de moyens pour assurer le respect des dispositions et qu'elles prévoient des sanctions plus élevées en cas d'infraction²⁹⁵.

Le Comité a entendu des témoignages divergents concernant la tenue d'inspections non annoncées dans le secteur de l'aviation civile. Selon les représentants de Transports Canada, le ministère effectue des inspections non annoncées dans la

mesure où des données indiquent qu'elles sont efficaces²⁹⁶. En outre, certaines conditions au sein d'une compagnie aérienne, comme une agitation ouvrière ou des problèmes financiers, enclencheraient des activités de surveillance non annoncées. Qui plus est, les activités de surveillance qu'effectue Transports Canada au nom de l'Agence européenne de la sécurité aérienne ne sont pas annoncées, conformément à l'entente conclue entre les deux organismes²⁹⁷. Le Comité a appris qu'il est difficile pour le ministère de relever le nombre d'inspections non annoncées qui ont lieu puisque sa banque de données concernant la surveillance n'établit pas de distinction entre les inspections annoncées et les inspections non annoncées. Le représentant d'ATAC a confirmé que « des inspections non annoncées sont menées dès que Transports Canada le juge nécessaire », par exemple afin d'effectuer un suivi²⁹⁸.

La représentante d'UCET a fait valoir, contrairement aux informations fournies par Transports Canada, qu'il n'y a eu aucune inspection non annoncée des compagnies aériennes depuis avant 2005²⁹⁹. Elle a indiqué que les compagnies reçoivent un avis de quelques jours à plusieurs semaines avant la tenue d'une inspection et qu'elles « peu[vent] prendre des précautions en prévision³⁰⁰ » de celle-ci.

Le Comité a également entendu des témoignages opposés de la part d'intervenants de l'industrie concernant la fréquence à laquelle les exploitants aériens commerciaux font l'objet d'une activité de surveillance. Le représentant de l'Association des pilotes fédéraux du Canada, qui représente entre 500 et 600 inspecteurs pilotes de Transports Canada, a indiqué qu'il peut s'écouler jusqu'à cinq ans entre deux évaluations ou inspections de validation d'un exploitant commercial³⁰¹. Cette information a été réfutée par le représentant du CNLA; selon lui, « dire que les compagnies aériennes ne font l'objet d'aucune inspection pendant une année, ou trois, ou cinq, est complètement faux et inexact³⁰² ». Le CNLA a ajouté que les ententes de commercialisation entre les entreprises de transport aérien internationales exigent la tenue, tous les deux ans, d'une inspection exhaustive de la sécurité sous l'égide de l'Association du transport aérien international³⁰³.

La représentante de l'APAC a indiqué que la surveillance des SGS qu'effectue Transports Canada ne respecte pas systématiquement les exigences de l'OACI³⁰⁴. L'APAC fait valoir que l'OACI exige que des vérifications et des inspections soient menées au moins une fois par année. À ce sujet, des représentants de Transports Canada ont confirmé que les activités globales du ministère en matière de surveillance, y compris les inspections de validation, les inspections de processus et d'autres types d'inspections de degrés d'exhaustivité et d'intensité différents, satisfont aux normes de l'OACI³⁰⁵.

L'Association des pilotes fédéraux du Canada a présenté au Comité les résultats d'un sondage d'opinion mené auprès des pilotes inspecteurs concernant l'efficacité de la surveillance des SGS dans le domaine de l'aviation. Plus particulièrement, le Comité a appris que 90 % des inspecteurs qui ont participé au sondage estiment que les SGS empêchent de corriger rapidement les problèmes³⁰⁶. Selon l'Association, « [e]n réalité, la quasi-totalité des inspecteurs de l'aviation estime que les SGS contribuent davantage à cacher les problèmes qu'à les résoudre³⁰⁷ ». Par conséquent, l'Association recommande que Transports Canada restructure la surveillance de l'aviation civile en éliminant de la

méthode d'inspection les activités de surveillance des SGS. Elle recommande plutôt la tenue, après une année d'inspections annoncées et non annoncées fréquentes, d'inspections annuelles portant uniquement sur les infractions à la réglementation³⁰⁸. L'Association est d'avis que, bien que les SGS peuvent demeurer en place au sein des compagnies aériennes, le rôle de Transports Canada en ce qui a trait à la surveillance des SGS devrait se limiter à fournir des experts qui valident et évaluent leur mise en place et offrent des conseils. L'UCET a également recommandé au Comité que la surveillance des SGS constitue une fonction entièrement indépendante de la fonction d'inspection³⁰⁹.

Le président de Pacific Airworthiness Consulting Inc., ancien inspecteur de Transports Canada, a proposé que le ministère effectue un sondage auprès des inspecteurs du domaine de l'aviation pour connaître leurs opinions sur les répercussions à long terme de la mise en place d'exigences relatives aux SGS au Canada³¹⁰.

3. Culture de sécurité

Le représentant du CNLA a confirmé que toutes les compagnies aériennes membres de l'organisme adoptent une culture de la sécurité. « Des employés de première ligne jusqu'aux niveaux de direction les plus élevés, nos membres sont totalement engagés en matière de sécurité³¹¹. » Par exemple, le Comité a appris que, chez Jazz Aviation, tant les employés de première ligne que les experts participent aux évaluations des risques menées avant que des changements soient apportés aux opérations³¹². Toutefois, dans un mémoire présenté au Comité, le SCFP a indiqué que les SGS n'incluent généralement pas les employés qui ne font pas partie de la gestion dans les processus d'évaluation des risques ni dans les décisions sur les mesures d'atténuation³¹³.

Un représentant de WestJet a décrit la campagne de sensibilisation à la sécurité à l'intention des employés : « Chaque fois qu'un employé se présente au travail, il voit un message ou un autre concernant la sécurité et l'encourageant à communiquer sa réaction³¹⁴. » Un représentant d'Air Transat a soulevé un point semblable, indiquant que « [d]u haut en bas de la hiérarchie, chacun est totalement focalisé sur le maintien de la sécurité, car nous savons tous que c'est vraiment ça qui assure la viabilité de l'entreprise³¹⁵ ».

4. Proportion d'agents de bord

Au cours de la discussion sur la sécurité aérienne, on a soulevé la question de la proportion adéquate entre le nombre d'agents de bord et le nombre de passagers. Le Canada figurerait parmi les deux seuls pays au monde (l'autre étant l'Australie) à exiger une proportion plus élevée que celle établie par l'OACI, soit 1 pour 50, bien que les deux États prévoient des exemptions³¹⁶. Par exemple, un représentant de WestJet a indiqué au Comité que la compagnie pouvait assurer le même degré de sécurité avec une proportion moindre et que Transports Canada lui a accordé en octobre 2013 une exemption pour qu'il applique plutôt la proportion de 1 agent pour 50 passagers³¹⁷. D'autres représentants de compagnies aériennes ont appuyé l'idée de fixer à 1 pour 50 la proportion d'agents de bord compte tenu du fait que les aéronefs sont conçus et construits selon les normes de l'OACI et que la plupart des compagnies aériennes dans le monde

s'en tiennent à cette proportion. Au sujet du fait que Transports Canada envisage de modifier la proportion d'agents de bord, un représentant du CNLA a indiqué que « la question des agents de bord est simplement une harmonisation des règlements qui existent déjà à travers l'Europe et les États-Unis³¹⁸ ».

Transports Canada étudie à l'heure actuelle des modifications au régime réglementaire, mais il n'a pas eu l'occasion de se prononcer sur cette question au cours des séances avec le Comité³¹⁹.

Dans le mémoire qu'il a présenté au Comité, le SCFP affirme qu'une modification à la réglementation établissant à 1 pour 50 la proportion d'agents de bord réduirait la sécurité et ne serait pas dans l'intérêt du public³²⁰. Le SCFP a recommandé au Comité de mener une étude sur la question et de permettre à tous les intervenants de témoigner pour étayer leur position.

C. Transport maritime

Au cours de l'étude, les membres du Comité ont pu discuter des exigences, de la surveillance et de l'application des SGS dans les transports maritimes canadiens avec des intervenants, notamment des représentants de Transports Canada, des représentants des industries navales internationales et nationales et des gestionnaires et exploitants de ports canadiens.

1. Cadre législatif

Le Comité a appris que les exigences en matière de SGS dans le transport maritime commercial sont en place depuis plus longtemps que celles visant les autres industries du transport au Canada. L'OMI a intégré le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) à la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS) en 1998. À titre de signataire de la Convention SOLAS, le Canada a mis en place, en 1998, le Code ISM en l'intégrant par renvoi à la réglementation des SGS visant les navires internationaux de jauge brute de plus de 500 tonnes, qui relève maintenant de la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001³²¹. Les règlements sur les SGS s'ajoutent aux exigences légales concernant la certification et l'inspection des navires. Selon le Code ISM, les propriétaires et exploitants d'un navire commercial doivent attribuer des responsabilités en matière de sécurité, établir des procédures de sécurité officielles, tenir un registre de l'entretien prévu, relever les risques et effectuer des vérifications internes et des évaluations de la gestion³²². À l'heure actuelle, aucune exigence visant les propriétaires et exploitants de navires commerciaux ne porte sur les SGS, mais les représentants de Transports Canada ont indiqué au Comité que de nombreux exploitants canadiens ont adopté volontairement un SGS afin de renforcer la sécurité.

Dans sa Liste de surveillance 2014, le BST a recommandé que Transports Canada impose à tous les exploitants canadiens de l'industrie maritime des exigences en matière de SGS et qu'il en surveille le respect. Un représentant du Council of Marine Carriers a indiqué au Comité que l'organisme appuie la recommandation du BST. En se fondant sur

son expérience dans le cadre d'un projet pilote de SGS mené avec Transports Canada, l'organisme a indiqué au Comité qu'un SGS qui ne fait pas l'objet d'activités de surveillance par Transports Canada n'est pas aussi efficace qu'un SGS qui en fait l'objet³²³.

Transports Canada a dit au Comité qu'il a mené des consultations de fond avec les intervenants du secteur maritime et qu'il a étudié les recommandations du BST³²⁴. Néanmoins, le Ministère envisage d'apporter des modifications à la réglementation entourant les SGS afin d'exiger la mise en place de SGS pour certains bâtiments commerciaux canadiens, mais pas tous. Le Ministère propose de modifier la réglementation sur les SGS pour qu'il vise les bâtiments canadiens qui transportent plus de 50 passagers et/ou dont la jauge brute dépasse 500 tonnes. Les exploitants de ces grands navires à passagers et navires de charge devront faire certifier leurs SGS, et ces derniers devront faire l'objet de vérifications. Pour les navires de plus de 24 mètres de longueur, mais ayant une jauge brute de moins de 500 tonnes, le Ministère propose d'exiger l'établissement d'un SGS sans que des vérifications ou une certification ne soient nécessaires. Transports Canada a indiqué au Comité qu'il encourage les exploitants de petits navires à établir par eux-mêmes des SGS en publiant en ligne des manuels et des lignes directrices³²⁵. Un représentant de l'Association canadienne des bateaux-passagers a confirmé que Transports Canada aide ses membres à établir volontairement des SGS³²⁶.

Selon Transports Canada, les modifications proposées à la réglementation sur les SGS auraient de grands effets bénéfiques en matière de sécurité dans l'industrie puisqu'elle obligerait une bonne partie de la flotte commerciale intérieure à « [mettre] en pratique ces mesures qui peuvent s'avérer nécessaires à la survie³²⁷ ». Des représentants du Ministère ont reconnu que les modifications proposées ne satisfont pas entièrement aux recommandations, mais, à leur avis, les modifications proposées constituent « une solution raisonnable qui nous permettra d'atteindre nos objectifs en matière de sécurité en établissant des exigences atteignables et peu coûteuses pour l'industrie³²⁸ ».

Un représentant de l'Association des armateurs canadiens, qui représente les grands bâtiments commerciaux canadiens, a indiqué au Comité que les membres de l'organisme ont volontairement mis en place des SGS ou sont en train d'en mettre en place. Cette association n'estime pas qu'il est nécessaire d'imposer l'établissement de SGS pour les bâtiments commerciaux canadiens³²⁹.

La *Loi maritime du Canada* encadre les administrations portuaires canadiennes, composées des gestionnaires et exploitants des 18 ports considérés comme essentiels au commerce intérieur et international. Selon un représentant de l'Association des administrations portuaires canadiennes, la *Loi* oblige les administrations à établir un cadre garantissant l'ordre et la sécurité³³⁰. Le Comité a appris que, afin de satisfaire à cette exigence, toutes les administrations portuaires canadiennes ont mis en place leurs propres SGS³³¹. Le représentant de l'Association a souligné au Comité que « les régimes de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité actuellement appliqués sont proportionnés aux risques qui existent. Nous ne croyons pas avoir besoin d'autres règlements³³². »

2. Surveillance et application

Selon son rapport ministériel sur le rendement de 2013-2014, Transports Canada a comblé 417 des 438 postes prévus pour mener des activités de surveillance de la sécurité maritime³³³. Ces activités comprennent les inspections prévues par des lois et les programmes de certification des bâtiments canadiens ainsi que les inspections des navires étrangers conformément au Programme de contrôle des navires par l'État du port, qui évalue, entre autres, le respect des exigences internationales en matière de SGS.

Le personnel de Transports Canada a effectué 4 710 inspections de bâtiments canadiens en 2012, soit quelques centaines d'inspections de moins que l'année précédente. Dans un mémoire présenté au Comité, Transports Canada a expliqué que le nombre d'inspections de bâtiments canadiens a diminué puisqu'un nouveau système de répartition et de suivi a permis aux propriétaires de navires et au Ministère d'effectuer plusieurs inspections en une seule visite. Lorsqu'un inspecteur de Transports Canada détermine qu'un exploitant canadien enfreint la réglementation, il suspend les certificats, impose des sanctions administratives pécuniaires et prend d'autres mesures d'application³³⁴.

Un représentant de Seaspán, qui exploite une flotte de bateaux-remorqueurs et de barges le long de la côte de la Colombie-Britannique, a indiqué au Comité que Transports Canada a de la difficulté à mener des activités de surveillance et d'application de la réglementation en ce qui concerne les petits exploitants maritimes de la côte nord de la province. Selon lui, « Transports Canada ne possède pas de navires permettant à ses agents d'aller faire des enquêtes, des vérifications et des contrôles à bord des navires³³⁵ ». Le représentant de Seaspán a recommandé au Comité que Transports Canada établisse, pour les exploitants maritimes de la côte nord de la Colombie-Britannique, un régime d'inspection non annoncée fondé sur les risques.

En 2012, le personnel de Transports Canada a effectué 1 318 inspections de bâtiments étrangers, ce qui équivaut à près de 300 inspections de plus que l'année précédente. Puisque les bâtiments étrangers transportent des marchandises commerciales internationales, il n'est pas surprenant que le nombre de navires, et, par conséquent, le nombre d'inspections, aient augmenté entre 2011 et 2012 à mesure que l'économie mondiale s'est relevée du ralentissement de 2008. Lors d'inspections d'un bâtiment étranger, les inspecteurs de Transports Canada peuvent exiger que des lacunes soient comblées, imposer des sanctions pécuniaires administratives et même arrêter un navire qui ne respecte pas les exigences relatives aux SGS et autres exigences réglementaires³³⁶.

Les bâtiments internationaux visés par la réglementation sur les SGS conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* de 2001 doivent faire l'objet d'une certification et d'une évaluation de leur SGS³³⁷. Transports Canada a confié le pouvoir de certifier et d'évaluer les SGS des bâtiments internationaux canadiens aux sociétés de classification internationales, comme Lloyd's Register et l'American Bureau of Shipping. Les sociétés de classification inspectent ces bâtiments afin de confirmer qu'ils respectent toutes les normes internationales, y compris celles concernant les SGS³³⁸.

Le Comité a appris que les sociétés de classification peuvent assurer l'application des dispositions des conventions internationales, y compris la Convention SOLAS et le Code ISM, en refusant l'octroi d'un certificat de conformité aux bâtiments qui ne respectent pas les normes. Sans certificat, les bâtiments ne peuvent pas être couverts par une assurance ou être mis en service, ce qui, selon les représentants de Transports Canada, constitue une sanction très coûteuse pour une compagnie maritime³³⁹.

Les SGS établis de manière volontaire par les exploitants de bâtiments canadiens sont également censés faire l'objet de vérifications par les sociétés de classification. Par exemple, un représentant de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers a indiqué au Comité que les SGS établis volontairement doivent faire l'objet de vérifications par les sociétés de classification³⁴⁰. Le Comité a appris, toutefois, que les sociétés de classification n'effectuent pas de vérification pour les vieux bâtiments et les bâtiments qui n'ont pas été construits selon certaines normes. Dans ces cas, les inspecteurs de Transports Canada s'occupent des activités de surveillance des SGS³⁴¹. Cependant, selon l'Association canadienne des bateaux-passagers, « Transports Canada ne dispose d'aucun inspecteur de sécurité maritime capable d'assurer la vérification d'un SGS à bord d'un navire battant pavillon canadien³⁴² ». L'Association a recommandé au Comité que les inspecteurs de la sécurité maritime reçoivent de la formation sur la vérification des SGS.

Certains membres du Comité se sont dits inquiets du fait que le budget de Transports Canada pour la sécurité maritime a diminué considérablement au cours des cinq dernières années. À ce sujet, les représentants du Ministère ont indiqué que cette diminution s'explique en partie par les gains d'efficacité des opérations et la réaffectation interne des ressources. Par exemple, les représentants de Transports Canada ont fait valoir qu'une portion du budget affecté aux activités maritimes a été transférée à la Direction du transport des marchandises dangereuses.³⁴³

D. Transport routier

Le Comité a tenu des réunions avec des intervenants de l'industrie du transport routier canadienne, y compris des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage, certaines associations de transport routier provinciales et régionales ainsi que des entreprises de transport routier et des syndicats, afin d'examiner la manière dont l'industrie du transport routier gère les risques inhérents à ses opérations.

Le Comité a appris que l'industrie du transport routier du Canada fonctionne de manière sécuritaire. Selon un représentant de l'Alliance canadienne du camionnage, l'industrie a connu un faible taux d'accident sur les autoroutes canadiennes, soit 0,27 accident pour 10 000 expéditions, et qu'elle cherche constamment à s'améliorer³⁴⁴. Transports Canada a également signalé que la sécurité des véhicules commerciaux s'améliore constamment, ajoutant que le nombre de blessures et de décès a diminué de 12 % entre 2008 et 2009, les années correspondant aux données les plus récentes³⁴⁵.

1. Cadre législatif et application

Comme il a été mentionné dans le chapitre sur le transport des matières dangereuses, les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux se partagent la responsabilité de la sécurité du transport routier. En vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, le gouvernement fédéral est responsable des normes de sécurité de tous les nouveaux véhicules et des véhicules importés³⁴⁶. En outre, il peut réglementer le transport de marchandises et de passagers extraprovincial, mais il a délégué ce pouvoir aux provinces dans la *Loi sur les transports routiers*³⁴⁷. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont compétence en matière d'octroi de permis de conduire, d'enregistrement des véhicules, d'inspection des véhicules commerciaux, d'infrastructure et de signalisation routières et en ce qui concerne le code de la route et l'application des dispositions légales. Le Comité a appris que les règlements relatifs à la sécurité sont rigoureusement appliqués dans l'industrie du transport routier; la plupart des inspections ont lieu dans des stations le long des routes, mais peuvent également être effectuées dans les installations d'une entreprise de camionnage³⁴⁸.

Il n'existe pas d'exigences précises en matière de SGS pour les entreprises dont les activités de camionnage relèvent du gouvernement fédéral (c.-à-d., transport international ou interprovincial). Selon Transports Canada, les principes des SGS sont compris dans les critères de rendement du *Code national de sécurité*³⁴⁹. Ce dernier, qui a été adopté par renvoi dans la *Loi sur les transports routiers*, est un ensemble de 15 normes élaborées par les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux qui vise tous les aspects de la sécurité des véhicules commerciaux, des conducteurs et des transporteurs routiers au Canada³⁵⁰. Les gouvernements provinciaux et territoriaux sont responsables d'appliquer le *Code national de sécurité* puisqu'ils ont compétence en matière d'octroi de permis de conduire, d'enregistrement des véhicules et d'inspection des véhicules commerciaux.

2. Initiatives de l'industrie du transport routier

Le Comité a appris que 71 % des entreprises de camionnage ont mis en place par elles-mêmes un SGS sous une forme ou une autre³⁵¹. Des représentants de plusieurs secteurs de l'industrie du transport routier ont indiqué que les SGS sont avantageux pour les affaires³⁵². Par exemple, l'Atlantic Provinces Trucking Association a expliqué que certaines compagnies d'assurance commencent à reconnaître la valeur des SGS en ce qui a trait aux antécédents des entreprises en matière de sécurité et à adapter les tarifs d'assurance selon l'existence d'un SGS³⁵³. Un représentant d'une entreprise spécialisée dans le transport routier de pétrole brut a fait valoir que les clients exigent maintenant qu'un SGS soit officiellement mis en place³⁵⁴.

Selon un représentant de l'Alliance canadienne du camionnage, les SGS dans le secteur du camionnage portent sur l'utilisation sécuritaire des véhicules, la formation des conducteurs, l'entretien des véhicules, la gestion de la fatigue et les renseignements sur les produits³⁵⁵. Un dirigeant du RTL-Westcan Group of Companies a fourni des détails concernant les volets du SGS mis en place par l'entreprise, à savoir les procédures de contrôle de la qualité, les évaluations des risques associés à un trajet, les processus de

gestion de la fatigue et la collecte et le contrôle de données³⁵⁶. Il a également décrit la manière dont l'entreprise sensibilise ses employés à la sécurité et a indiqué qu'elle retient les services d'un tiers pour effectuer des vérifications annuelles de son SGS³⁵⁷.

L'un des principaux points soulevés par les intervenants est que le régime réglementaire entourant la sécurité du transport routier est très efficace³⁵⁸. Selon un représentant de la Manitoba Trucking Association, les résultats les plus récents du programme nord-américain d'inspection le long de la route font état d'une tendance positive en ce qui a trait au respect global de la réglementation au Canada au cours des 12 dernières années³⁵⁹. Cela dit, l'Alliance canadienne du camionnage estime qu'entre 5 à 10 % de l'industrie ne respecte pas la réglementation en matière de sécurité³⁶⁰.

Le Comité a entendu peu de témoignages appuyant la proposition de rendre obligatoire l'adoption de SGS au sein de l'industrie du transport routier. Le représentant du groupe RTL-Westcan a indiqué que l'établissement d'un SGS pourrait être une exigence pour les entreprises d'une certaine taille, et que le *Code national de sécurité* constituait probablement le meilleur moyen pour apporter ce type de changement³⁶¹. Des témoins se sont opposés à l'établissement obligatoire de SGS, mentionnant le succès que connaît le régime réglementaire actuel en matière de sécurité qui, à leur avis, comprend plus de sanctions et a un meilleur degré d'application comparativement aux régimes de sécurité des autres modes de transport³⁶².

Le Comité note que Transports Canada a demandé, en 2006, la tenue d'une étude de faisabilité sur l'établissement de SGS dans l'industrie du transport routier interprovincial. Selon les conclusions de l'étude, il serait plus difficile de mettre en place des SGS dans le secteur du camionnage que dans les autres industries du transport puisque la structure organisationnelle de la plupart des entreprises de camionnage est généralement plus petite (p. ex. propriétaires exploitants) comparativement aux autres industries du transport³⁶³.

3. Autres outils de gestion du risque

Le chapitre portant sur le transport de matières dangereuses comprenait des recommandations formulées par des intervenants de l'industrie du transport routier au sujet de la formation des conducteurs et les technologies automobiles qui pourraient aider les entreprises de camionnage à gérer les risques à la sécurité.

- L'Alliance canadienne du camionnage, l'Alberta Motor Transport Association et l'Atlantic Provinces Trucking Association ont toutes proposé l'établissement d'une formation de base nationale pour les débutants afin d'uniformiser la formation à l'échelle du pays³⁶⁴. L'Alliance canadienne du camionnage et Teamsters Canada ont également proposé que les formateurs reçoivent une formation normalisée³⁶⁵.
- Tous les intervenants du transport routier ont fortement recommandé l'établissement de nouvelles exigences pour les systèmes électroniques afin de remplacer les registres sur papier qu'utilisent les camionneurs pour

enregistrer leur temps de service.³⁶⁶ Les systèmes électroniques permettraient de s'assurer que toutes les entreprises respectent le *Règlement sur les heures de service de conducteurs de véhicule utilitaire*, réduisant ainsi la fatigue et les risques d'accident.

- Des représentants de l'industrie du transport routier ont également fait savoir qu'ils appuient l'adoption d'une nouvelle norme de fabrication semblable à celle en place aux États-Unis pour que les nouveaux camions lourds soient munis d'une technologie de contrôle de la stabilité.

Comme mentionné au paravent, le Comité recommande :

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'utilisation de systèmes d'enregistrement électroniques.

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'installation de dispositifs de contrôle électronique de la stabilité sur les nouveaux camions.

LISTE DES RECOMMANDATIONS

Recommandation 1 :

Que Transports Canada s'assure de disposer d'un nombre suffisant d'inspecteurs du transport des marchandises dangereuses et de la sécurité ferroviaire afin de s'acquitter de sa fonction de surveillance. 7

Recommandation 2 :

Que Transports Canada veille à ce que tous les wagons-citernes de catégorie 111 utilisés pour transporter des liquides inflammables répondent aux normes de protection accrues qui permettent de réduire considérablement le risque de perte de produits lorsque ces wagons sont impliqués dans des accidents. 9

Recommandation 3 :

Que, dans toute la mesure du possible, Transports Canada s'assure que les mesures de modernisation ou de remplacement des wagons-citernes de catégorie 111 prises par le Canada soient harmonisées des deux côtés de la frontière canado-américaine, en raison du caractère nord-américain du système ferroviaire. 9

Recommandation 4 :

Que Transports Canada mette en œuvre une réforme complète du régime de responsabilité et d'indemnisation du réseau ferroviaire pour veiller à ce que les victimes et leurs familles obtiennent l'indemnisation à laquelle elles ont droit, à ce que le principe du pollueur-payeur soit maintenu et à ce que les contribuables ne soient pas obligés de payer les coûts liés à l'indemnisation, à l'assainissement et à la reconstruction en cas d'incident ferroviaire. 13

Recommandation 5 :

Que la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* soit modifiée afin de retirer la limite de responsabilité par incident de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. 18

Recommandation 6 :

Que Transports Canada présente au Comité des échéanciers détaillés de la mise en œuvre du projet du plan d'intervention par secteur d'ici décembre 2015. 19

Recommandation 7 :

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'utilisation de systèmes d'enregistrement électroniques. 23

Recommandation 8 :

Que Transports Canada mette en œuvre une réglementation pour exiger l'installation de dispositifs de contrôle électronique de la stabilité sur les nouveaux camions. 23

Recommandation 9 :

Que Transports Canada mette en œuvre toutes les recommandations formulées dans le Chapitre 7 (La surveillance de la sécurité ferroviaire – Transports Canada) du Rapport de l'automne 2013 du vérificateur général. 29

Recommandation 10 :

Que Transports Canada oblige les sociétés ferroviaires à utiliser les enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité, conformément à la recommandation du Bureau de la sécurité des transports. 30

-
- 1 Chambre des communes, Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (TRAN), [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1530 (Gerard McDonald, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, ministère des Transports). Tous les témoignages cités dans le présent document sont de la 2^e session, 41^e législature, sauf indication contraire.
- 2 L'accident de Lac-Mégantic a coûté la vie à 47 personnes en plus de détruire le centre-ville de la municipalité. Peu après, des incendies causés par un déraillement de train ont nécessité l'évacuation des habitants de Gainford, en Alberta, et de Plaster Rock, au Nouveau-Brunswick.
- 3 TRAN, [Rapport intérimaire sur l'examen de la sécurité ferroviaire, troisième rapport](#), 2^e session, 41^e législature, juin 2014.
- 4 Le Comité a également des soumissions écrites de deux organismes, l'Association canadienne de normalisation et le Syndicat canadien de la fonction publique (SCFP), qui n'ont pas comparu devant le Comité.
- 5 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1530 (Marie-France Dagenais, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).
- 6 *Ibid.*, (Gerard McDonald).
- 7 Transports Canada, [Les transports au Canada 2013](#), 2013, p. 28.
- 8 TRAN, [Témoignages](#), 3 avril 2014, 0855 (Jim Vena, vice-président exécutif et chef de l'exploitation, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada).
- 9 TRAN, [Témoignages](#), 18 novembre 2013, 1650 (l'honorable Lisa Raitt, ministre des Transports).
- 10 Transports Canada, [Les transports au Canada 2013, Addenda statistique](#), TP14816, Tableau S23.
- 11 Transports Canada, [Les transports au Canada 2013](#), 2013, p. 28.
- 12 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN), [Rapport intérimaire sur l'examen de la sécurité ferroviaire](#), juin 2014, p. 2.
- 13 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1530 (Gerard McDonald).
- 14 *Ibid.*, (Marie-France Dagenais).
- 15 *Ibid.*, 1615 (Gerard McDonald).
- 16 *Ibid.*, 1530 (Marie-France Dagenais).
- 17 *Ibid.*, 1635.
- 18 *Ibid.*, 1530 et 1720.
- 19 *Ibid.*
- 20 *Ibid.*, 1720.
- 21 *Ibid.*
- 22 Transports Canada, CANUTEC, [Statistiques annuelles](#). Années de référence : 2013; 2012; 2011; 2010; 2009; 2008. Les appels de catégorie « non-transport » reçus par le CANUTEC sont exclus du calcul.
- 23 Dans les renvois ci-dessous, les sociétés de transport ferroviaire s'entendent des chemins de fer réglementés par le gouvernement fédéral.
- 24 Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, [Vision fondée sur l'équilibre : Rapport du Comité d'examen sur la Loi sur les transports au Canada](#), Ottawa, 2001, p. 106.
- 25 TRAN, [Témoignages](#), 1 avril 2014, 0845 (Wendy Tadros, présidente, Bureau de la sécurité des transports du Canada).
- 26 Réponse écrite de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, 4 février 2015. L'Association canadienne des producteurs pétroliers a dit au Comité qu'une moyenne de 181 000 barils de pétrole brut ont été transportés par chemin de fer chaque jour en 2014. Ce nombre de barils par jour a été converti en chargements par année, un wagon-citerne représentant approximativement 600 barils de pétrole brut.

-
- Selon l'Association canadienne des producteurs pétroliers, un wagon-citerne contient de 600 à 700 barils de brut léger, ou de 500 à 525 barils de brut lourd.
- 27 [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C., 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
- 28 Transports Canada, [Règles](#).
- 29 TRAN, [Témoignages](#), 27 mars 2014, 0915 (Richard Boudreault, coordonnateur de secteur, Syndicat des Métallos); TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014 (Jerry Dias, président national, Unifor); TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0935 (Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada).
- 30 Transports Canada, « [Sécurité et sûreté des locomotives au Canada](#) », *Communiqué de presse*, 23 juillet 2013.
- 31 Transports Canada, « [Nouvelle définition utilisée dans l'application de la nouvelle règle 62 et de la règle révisée 112 du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada](#) », Mise à jour du Règlement d'exploitation ferroviaire du Canada, 27 janvier 2014.
- 32 Transports Canada, « [Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#) », Sécurité et sûreté des locomotives au Canada, 1^{er} janvier 2014.
- 33 Transports Canada, « [Le gouvernement Harper prend des moyens pour accroître la sécurité du transport des marchandises dangereuses](#) », *Communiqué*, 20 novembre 2013.
- 34 [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(mise à jour des normes\)](#), *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2014-152, 2 juillet 2014.
- 35 Transports Canada, « [Le gouvernement Harper prend des moyens pour accroître l'échange d'information sur le transport des marchandises dangereuses entre les compagnies ferroviaires et les municipalités](#) », *Communiqué*, 20 novembre 2013.
- 36 Transports Canada, [Ordre n° 33](#), 23 avril 2014.
- 37 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014.
- 38 [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(piles au lithium métal, PIU et mises à jour des annexes\)](#), *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2014-306, 31 décembre 2014.
- 39 Transports Canada, [Ordre n° 34](#), 23 avril 2014.
- 40 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014.
- 41 [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(mise à jour des normes\)](#), *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2014-152, 2 juillet 2014.
- 42 Transports Canada, [Consultations concernant la modification proposée au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(nouveaux wagons citernes de spécification TC140 pour le transport de marchandises dangereuses\)](#), Propositions de modifications réglementaires, 18 juillet 2014.
- 43 « Train clé » s'entend d'une locomotive attelée à des wagons comprenant a) au moins un wagon-citerne chargé de gaz toxiques ou de marchandises dangereuses toxiques par inhalation; ou b) une combinaison d'au moins vingt wagons-citernes ou citernes mobiles intermodales chargés de marchandises dangereuses. « Itinéraire clé » s'entend d'une voie qui, sur une période d'un an, est utilisée pour transporter au moins 10 000 wagons-citernes ou citernes mobiles intermodales chargés de marchandises dangereuses.
- 44 Transports Canada, [MO 14-01](#), Arrêté pris par le ministre des Transports en vertu de l'article 19 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, 23 avril 2014, et Transports Canada, [Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire – Transport ferroviaire de marchandises dangereuses](#), 23 avril 2014.
- 45 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014.
- 46 [Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#), *Gazette du Canada*, Partie I, 5 juillet 2014 et [Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#), DORS/2014-285, *Gazette du Canada*, Partie II, 17 décembre 2014.

-
- 47 [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(partie 4, Indications de danger — marchandises dangereuses\)](#), *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2014-152, 2 juillet 2014.
- 48 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014, Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054](#), 19 août 2014.
- 49 Transports Canada, [MO 14-05 Arrêté en vertu de l'article 19 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), 29 octobre 2014.
- 50 Transports Canada, [Injonction ministérielle prise conformément à l'article 33 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), Immobilisation du matériel roulant, 29 octobre 2014.
- 51 Bureau de la sécurité des transports du Canada, [Rapport d'enquête ferroviaire R13D0054](#), 19 août 2014.
- 52 Transports Canada, [Un arrêté en vertu de l'article 36 de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), 29 octobre 2014.
- 53 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014.
- 54 [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#), *Gazette du Canada*, Partie I, 15 mars 2014 et [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#), DORS/2014-58, *Gazette du Canada*, Partie II, 19 novembre 2014.
- 55 [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada*, Partie II, 22 octobre 2014.
- 56 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1625 (Luc Bourdon, directeur général, Sécurité ferroviaire, ministère des Transports).
- 57 *Ibid.*, 1655.
- 58 *Ibid.*, 1530 et 1655 (Marie-France Dagenais).
- 59 TRAN, [Témoignages](#), 27 mars 2014, 0845 (Jamal Hematian, vice-président, Ingénierie de produits, National Steel Car Limited).
- 60 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0855 et 0910 (Wendy Tadros).
- 61 TRAN, [Témoignages](#), 6 mai 2014, 0845 (Fiona Cook, directrice, Affaires et économie, Association canadienne de l'industrie de la chimie); 1015 (Roger Larson, président, Institut canadien des engrais).
- 62 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0855 et 0910 (Wendy Tadros).
- 63 TRAN, [Témoignages](#), 10 avril 2014, 0845 (Andy Bite, Association canadienne du propane), 0900 (Bob Bleaney, vice-président, Association canadienne des producteurs pétroliers); TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} mai 2014, 0855 (Mervin Tweed, président, OmniTRAX Canada).
- 64 Transports Canada, [Réponse du gouvernement au Rapport provisoire sur l'examen de la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités](#).
- 65 Department of Transportation des États-Unis, « [U.S. DOT Announces Comprehensive Proposed Rulemaking for the Safe Transportation of Crude Oil, Flammable Materials](#) », communiqué de presse, 23 juillet 2014.
- 66 Transports Canada, [Consultations concernant la modification proposée au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(nouveaux wagons citernes de spécification TC140 pour le transport de marchandises dangereuses\)](#), Propositions de modifications réglementaires, 18 juillet 2014.
- 67 Bureau de la sécurité des transports, « Transport des liquides inflammables par rail », [Liste de surveillance 2014](#), 27 novembre 2014.
- 68 TRAN, [Témoignages](#), 6 mai 2014, 0910 (Marty Cove, gestionnaire, Logistique, Canexus Corporation, Association canadienne de l'industrie de la chimie); TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0855 (Wendy Tadros).
- 69 TRAN, [Témoignages](#), 4 décembre 2013, 1615 (Michael Ferguson, vérificateur général du Canada, Bureau du vérificateur général du Canada).
- 70 *Ibid.*, 1615 (Régent Chouinard, directeur principal, Bureau du vérificateur général du Canada).

-
- 71 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0940 (Wendy Tadros).
- 72 Bureau de la sécurité des transports, « Transport de liquides inflammables par rail », [Liste de surveillance 2014](#), 27 novembre 2014.
- 73 Réponse écrite de Transports Canada, 20 janvier 2015.
- 74 Transports Canada, [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#), 29 octobre 2014.
- 75 Transports Canada, [Règlement concernant la sécurité de la voie \(TC E-54\)](#), 25 mai 2012.
- 76 Transports Canada, [MO 14-01](#), Arrêté pris par le ministre des Transports en vertu de l'article 19 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, 23 avril 2014. « Train clé » s'entend d'une locomotive attelée à des wagons comprenant a) au moins un wagon-citerne chargé de gaz toxiques ou de marchandises dangereuses toxiques par inhalation; ou b) une combinaison d'au moins vingt wagons-citernes ou citernes mobiles intermodales chargés de marchandises dangereuses. « Itinéraire clé » s'entend d'une voie qui, sur une période d'un an, est utilisée pour transporter au moins 10 000 wagons citernes ou citernes mobiles intermodales chargés de marchandises dangereuses.
- 77 TRAN, [Témoignages](#), 1 mai 2014, 0905 (Jacques Demers, maire, Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley).
- 78 Transports Canada, [Réponse du gouvernement au Rapport provisoire sur l'examen de la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités](#).
- 79 *Ibid.*
- 80 [Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#) (DORS/96-337).
- 81 TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0905 (Nina Frid, directrice générale, Direction générale du règlement des différends, Office des transports du Canada).
- 82 TRAN, [Témoignages](#), 3 avril 2014, 0925 (Keith Creel, président et chef des opérations, Chemin de fer Canadien Pacifique).
- 83 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 1035 (Robert Ballantyne, président, Association canadienne de gestion du fret).
- 84 TRAN, [Témoignages](#), 6 mai 2014, 0900 (Marty Cove), 0920 (Roger Larson).
- 85 *Ibid.*, 0850 (Roger Larson), 0900 (Marty Cove).
- 86 TRAN, [Témoignages](#), 10 avril 2014, 0925 (Bob Bleaney et Greg Stringham, vice-président, Sables bitumineux et marchés, Association canadienne des producteurs pétroliers).
- 87 TRAN, [Témoignages](#), 6 mai 2014, 0935 (Fiona Cook), 0920 (Roger Larson); TRAN, [Témoignages](#), 3 avril 2014, 0925 (Keith Creel).
- 88 TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0940 (Nina Frid).
- 89 *Ibid.*, 0850 (Pauline Quinlan, coprésidente, Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale, mairesse, ville de Bromont, Fédération canadienne des municipalités).
- 90 *Ibid.*; TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0855 (Daniel Gardner, professeur, Faculté de droit, Université Laval); TRAN, [Témoignages](#), 10 avril 2014, 0925 (Greg Stringham).
- 91 TRAN, [Témoignages](#), 10 avril 2014, 0925 (Greg Stringham).
- 92 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0955 et 0855 (Daniel Gardner); TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0850 (Pauline Quinlan), 1015 (Stéphane Énard-Chabot, conseiller juridique, Fédération canadienne des municipalités), 1035 (Daniel Rubinstein, conseiller principal en politiques, Fédération canadienne des municipalités).
- 93 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0855 (Daniel Gardner); TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0850 (Stéphane Énard-Chabot).
- 94 Gouverneur général du Canada, [Saisir le moment pour le Canada : prospérité et opportunité dans un monde incertain](#), discours du Trône, 16 octobre 2013, p. 17.
- 95 TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0855 (Pauline Quinlan).

- 96 Office des transports du Canada, [Examen du Règlement sur l'assurance responsabilité civile relative aux chemins de fer](#).
- 97 Transports Canada, [Examen exhaustif du régime de responsabilité civile et d'indemnisation pour le transport ferroviaire – document du travail](#).
- 98 Gouvernement du Canada, « [Le gouvernement du Canada agit afin de mieux protéger la population et les contribuables en cas d'accident ferroviaire](#) », *Communiqué de presse*, 1^{er} août 2014.
- 99 [Projet de loi C-52: Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada et la Loi sur la sécurité](#), 2^e session, 41^e législature.
- 100 Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (TRAN), [Rapport intérimaire sur l'examen de la sécurité ferroviaire](#), juin 2014, p. 2.
- 101 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1615 (Gerard McDonald); TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} mai 2014, 1005 (David Marit, président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities), 1010 (Jacques Demers); TRAN, [Témoignages](#), 15 mai 2014, 0935 (Daniel Rubinstein).
- 102 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0845 (Paul Boissonneault, chef de pompier, premier vice-président, Association canadienne des chefs de pompiers).
- 103 *Ibid.*, 0850 et 1015 (Paul Boissonneault).
- 104 TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014, 0855 (Brian Stevens, directeur, Secteur ferroviaire, Unifor).
- 105 Transports Canada, [Réponse du gouvernement au Rapport provisoire sur l'examen de la sécurité ferroviaire du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités](#).
- 106 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0945 (Chris Powers, chef de pompier retraité, Association canadienne des chefs de pompiers); TRAN, [Témoignages](#), 6 mai 2014, 0930 (Marty Cove).
- 107 TRAN, [Témoignages](#), 10 avril 2014, 0845 et 1005 (Andy Bite).
- 108 Association canadienne du propane, *Examen du régime canadien de sécurité des transports : le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité*, soumission écrite, 23 mai 2014.
- 109 Transports Canada, [Les transports au Canada 2012](#), 2012, p. 27.
- 110 Transports Canada, [Les transports au Canada 2011 : Addenda statistique](#), p. A100.
- 111 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0850 (Marc-André O'Rourke, directeur exécutif, Conseil national des lignes aériennes du Canada), 0940 (Jacques Mignault, directeur senior, Sûreté, qualité et sécurité, Air Transat), 0950 (Samuel Elfassy, Sécurité corporative et environnement, Air Canada); TRAN, [Témoignages](#), 17 juin 2014, 0845 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- 112 Organisation de l'aviation civile internationale, Annexe 18 : « Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses », *La Convention relative à l'aviation civile internationale*, Chicago.
- 113 SCFP, mémoire, 10 juin 2014, p. 5.
- 114 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0950 (Scott Wilson, vice-président, Sûreté, sécurité et qualité, WestJet).
- 115 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0850 (Mark Rogers, directeur, Programme des produits dangereux, Air Line Pilots Association, International).
- 116 *Ibid.*, 0850 et 0945.
- 117 [Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses \(piles au lithium métal, PIU et mises à jour des annexes\)](#), *Gazette du Canada*, Partie II, DORS/2014-306, 31 décembre 2014.
- 118 *Ibid.*
- 119 TRAN, [Témoignages](#), 17 juin 2014, 0905 (Stephen Nourse).
- 120 *Ibid.*, 0845 et 0910.
- 121 TRAN, [Témoignages](#), 2 décembre 2014, 1115 (Wendy Zatylny, présidente, Association des administrations portuaires canadiennes).
- 122 *Ibid.*, 1120 (capitaine Yoss Leclerc, vice-président et chef des opérations maritimes, Administration portuaire de Québec, Association des administrations portuaires canadiennes).

- 123 *Ibid.*, 1125; Transports Canada, *Les transports au Canada 2013, Addenda statistique*, TP14816, Tableau S23.
- 124 La *Loi sur le transport des marchandises dangereuses, 1992*, et ses règlements ne s'appliquent pas aux marchandises dangereuses transportées sans emballage et sans arrimage à bord d'un navire (p. ex. pétrolier à double coque).
- 125 TRAN, *Témoignages*, 27 novembre 2014, 1105 (Nicole Girard, directrice générale, Transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports).
- 126 *Ibid.*
- 127 *Ibid.*
- 128 *Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*, L.C. 2014, ch.29.
- 129 Secrétariat du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir*, 15 novembre 2013, p. 34.
- 130 TRAN, *Témoignages*, 27 novembre 2014, 1105 (Nicole Girard).
- 131 *Loi sur le pilotage*, L.R.C. (1985), ch. P-14.
- 132 TRAN, *Témoignages*, 27 novembre 2014, 1110 (Capitaine Kevin Obermeyer, premier dirigeant, Administration de pilotage du Pacifique Canada).
- 133 TRAN, *Témoignages*, 2 décembre 2014, 1100 et 1200 (Michael Lowry, Relations extérieures, Western Canada Marine Response Corporation).
- 134 *Ibid.*, 1200 (Michael Lowry), 1205 (Jonathan Whitworth, chef de la direction, Seaspans ULC, Seaspans).
- 135 Gouvernement du Canada, « *Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes : Nouvelles mesures visant à renforcer la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et à raffermir le principe du pollueur-payeur* », *Communiqué*, 13 mai 2014.
- 136 TRAN, *Témoignages*, 2 décembre 2014, 1105 (Michael Lowry).
- 137 *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch.6; Gouvernement du Canada, Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, *Encadrement juridique*, 24 octobre 2014.
- 138 TRAN, *Témoignages*, 2 décembre 2014, 1100 (Michael Lowry).
- 139 *Ibid.*, 1130.
- 140 *Ibid.*, 1210.
- 141 *Ibid.*, 1215 (Jonathan Whitworth).
- 142 TRAN, *Témoignages*, 7 octobre 2014, 1140 et 1235 (Anne Legars, vice-présidente, Fédération maritime du Canada), 1220 (Serge Buy, directeur général, Association canadienne des opérateurs de traversiers); TRAN, *Témoignages*, 28 octobre 2014, 1110 (Robert Lewis-Manning, président, Association des armateurs canadiens); TRAN, *Témoignages*, 2 décembre 2014, 1120 (Yoss Leclerc), 1140 (Jonathan Whitworth), 1145 (Michael Lowry).
- 143 Fédération maritime du Canada, *Questions de membres du Comité : suivi*, soumission écrite, 7 octobre 2014.
- 144 TRAN, *Témoignages*, 2 décembre 2014, 1225 et 1245 (Michael Lowry).
- 145 Secrétariat du Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes, *Un examen du Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures par des navires – Mettre le cap sur l'avenir*, 15 novembre 2013, p. 28.
- 146 Gouvernement du Canada, « *Système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes : Nouvelles mesures visant à renforcer la prévention, la préparation et l'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures et à raffermir le principe du pollueur-payeur* », *Communiqué*, 13 mai 2014.
- 147 TRAN, *Témoignages*, 7 octobre 2014, 1155 (Anne Legars).

-
- 148 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, (Jeffrey Hutchinson, directeur général, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans) et (Mario Pelletier, commissaire adjoint, Région du Québec, Garde côtière canadienne, ministère des Pêches et des Océans).
- 149 Bureau du vérificateur général du Canada, [Automne 2014 — Rapport de la commissaire à l'environnement et au développement durable](#), chapitre 3, 3.23.
- 150 Transports Canada, [Le Comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes](#).
- 151 TRAN, [Témoignages](#), 7 octobre 2014, 1150 (Serge Buy).
- 152 *Ibid.*, 1255.
- 153 *Ibid.*, 1150, 1240 et 1255.
- 154 Ministère des Transports, [Les transports au Canada 2013](#), Un Survol, TP 14816, p. 28.
- 155 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1215 (David Bradley, président et chef de la direction, Alliance canadienne du camionnage).
- 156 [Loi sur la sécurité automobile](#), L.C. 1993, ch. 16.
- 157 [Loi sur les transports routiers](#), L.R.C., 1985, ch. 29 (3^e suppl.).
- 158 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1220 (David Bradley).
- 159 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1100 (Grant Mitchell, président et chef de la direction, RTL-Westcan Group of Companies).
- 160 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1125 (Jean-Marc Picard, directeur général, Association du camionnage des provinces atlantiques).
- 161 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1100 (Grant Mitchell).
- 162 *Ibid.*, 1110 et 1205 (Richard Warnock, président et chef de la direction, Alberta Motor Transport Association), 1135 (Jean-Marc Picard); TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1135 (David Bradley).
- 163 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1245 (David Bradley); 1245 (Phil Benson).
- 164 *Ibid.*, 1150, 1205 (Terry Shaw, directeur exécutif, Manitoba Trucking Association), 1210 (Phil Benson); TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1110 (Richard Warnock), 1115 (Jean-Marc Picard).
- 165 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1150, 1210 et 1240 (David Bradley).
- 166 L'Alliance canadienne du camionnage, *Objet : Suivi concernant l'utilisation de dispositifs électroniques d'enregistrement de données (DEED) dans les camions lourds*, soumission écrite, 27 novembre 2014, p. 1-2.
- 167 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1105 (Grant Mitchell).
- 168 *Ibid.*, 1215 (Jean-Marc Picard).
- 169 *Ibid.*, 1250 (David Bradley).
- 170 *Ibid.*, 1300.
- 171 *Ibid.*, 1300.
- 172 *Ibid.*, 1220.
- 173 *Ibid.*, 1230 (Jean-Marc Picard et Grant Mitchell).
- 174 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2013, 1535 (Gerard McDonald).
- 175 Transports Canada, [Allons de l'avant : Changer la culture de sécurité et sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté](#), n^o de catalogue T22-135, Ottawa, 2007.
- 176 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1535 (Gerard McDonald).
- 177 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 1020 (Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, ministère des Transports).

-
- 178 Bureau de la sécurité des transports du Canada, « [Gestion de la sécurité et surveillance](#) », Liste de surveillance.
- 179 *Ibid.*
- 180 [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 148, n° 27, 5 juillet 2014. Voir le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.
- 181 *Ibid.*
- 182 [Loi sur la sécurité ferroviaire](#), L.R.C., 1985, ch. 32 (4^e suppl.).
- 183 Site Web de la législation, [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire \(DORS/2001-37\)](#), Règlements codifiés. Pour de plus amples renseignements, voir Allison Padova, [Les systèmes de gestion de la sécurité : une meilleure approche pour les transports?](#), mémoire n° 2013-77-F, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement, Ottawa, 15 août 2013.
- 184 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1535 (Gerard McDonald).
- 185 TRAN, [Rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités sur la sécurité ferroviaire au Canada](#), troisième rapport, 2^e session, 39^e législature, mai 2008.
- 186 [Loi améliorant la sécurité ferroviaire](#), L.C. 2012, ch. 7. Cette loi, déposée sous le titre de projet de loi S-4 à la 1^{re} session de la 41^e législature, a reçu la sanction royale le 17 mai 2012.
- 187 [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 148, n° 27, 5 juillet 2014.
- 188 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0945 (David Jeanes, président, Transport Action Canada).
- 189 Transports Canada, « [Guide de mise en place et d'amélioration des systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire](#) », *Publications*.
- 190 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0905 (Phil Benson); TRAN, [Témoignages](#), 27 mars 2014, 0900 (Richard Boudreault); TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014, 0905 (Jerry Dias).
- 191 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1605 (Gerard McDonald).
- 192 [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 148, n° 27, 5 juillet 2014. Voir le Résumé de l'étude d'impact de la réglementation.
- 193 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1640 (Gerard McDonald).
- 194 *Ibid.*
- 195 Transports Canada, « [Section II – Analyse des programmes et des sous-programmes par résultat stratégique](#) », *2013-2014 Rapport ministériel sur le rendement*.
- 196 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1625 (Luc Bourdon).
- 197 *Ibid.*, 1535.
- 198 TRAN, [Témoignages](#), 4 décembre 2013, 1535 (Michael Ferguson).
- 199 *Ibid.*, 1630 et 1635.
- 200 *Ibid.*, 1645.
- 201 *Ibid.*, 1535.
- 202 *Ibid.*, 1630 et 1635.
- 203 *Ibid.*, 1615 (Régent Chouinard).
- 204 *Ibid.*, 1540 et 1620.
- 205 *Ibid.*
- 206 *Ibid.*, 1555.
- 207 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 0945 (Laureen Kinney).
- 208 *Ibid.*, 0910 (Luc Bourdon).

- 209 Chambre des communes, « [Réponse du gouvernement : Troisième rapport du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, "Rapport provisoire sur l'examen de la sécurité ferroviaire"](#) », TRAN.
- 210 [Règlement modifiant le Règlement sur les renseignements relatifs au transport](#), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 148, n° 27, 5 juillet 2014.
- 211 [Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires relatives à la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada Gazette*, Partie II, 22 octobre 2014.
- 212 [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#), *Gazette du Canada*, Partie I, 15 mars 2014 et [Règlement sur les certificats d'exploitation de chemin de fer](#), DORS/2014-58, *Gazette du Canada*, Partie II, 19 novembre 2014.
- 213 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2014, 0850 (Wendy Tadros).
- 214 Bureau de la sécurité des transports du Canada, « [Résumé de l'enquête sur le train parti à la dérive et le déraillement survenu à Lac-Mégantic](#) », *Rail*.
- 215 Transports Canada, « [Activités ferroviaires reliées au Bureau de la Sécurité des Transports \(2014\)](#) », *Sécurité ferroviaire*.
- 216 *Ibid.*
- 217 Les recommandations formulées par le vérificateur général dans son *Rapport de l'automne 2013* se trouvent à l'Annexe A.
- 218 Canada, Comité consultatif sur l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, [Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire : Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#), Ottawa, 2007, p. 76.
- 219 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0910 (Rex Beatty, président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, Teamsters Canada).
- 220 TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014, 0935 (Brian Stevens).
- 221 TRAN, [Témoignages](#), 27 mars 2014, 0900 (Richard Boudreault).
- 222 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 0935 (Rex Beatty).
- 223 *Ibid.* (Phil Benson).
- 224 [Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire](#), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 148, n° 27, 5 juillet 2014.
- 225 TRAN, [Témoignages](#), 3 avril 2014, 0850 (Keith Creel).
- 226 TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014, 0850 (Denis Pinsonneault, chef, Expérience-client et exploitation, Via Rail Canada inc.).
- 227 TRAN, [Témoignages](#), 3 avril 2014, 0850 (Keith Creel).
- 228 TRAN, [Témoignages](#), 29 avril 2014, 1000 (Rex Beatty), 0950 (Phil Benson); TRAN, [Témoignages](#), 8 avril 2014, 0935 (Brian Stevens).
- 229 Transports Canada, « [Comité directeur de l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire](#) », *Sécurité ferroviaire*.
- 230 Bureau de la sécurité des transports du Canada, « [Enregistreurs vidéo et enregistreurs de la parole à bord](#) », Liste de surveillance.
- 231 *Ibid.*
- 232 [Règlement sur les passages à niveau](#), *Gazette du Canada*, Partie I, 14 février 2014. Les données se trouvent dans le résumé de l'étude d'impact de la réglementation.
- 233 TRAN, [Témoignages](#), 4 décembre 2013, 1635 (Michael Ferguson).
- 234 TRAN, [Témoignages](#), 1^{er} avril 2013, 0945 (David Jeanes).
- 235 [Règlement sur les passages à niveau](#), *Gazette du Canada*, Partie II, 28 novembre 2014.

-
- 236 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1540 (Martin Eley, directeur général, Aviation civile, ministère des Transports).
- 237 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0935 (David Deveau, vice-président, Sécurité, qualité et environnement, Jazz Aviation, Conseil national des lignes aériennes du Canada), 0900 (Samuel Elfassy).
- 238 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1540 (Martin Eley).
- 239 *Ibid.*, 0905.
- 240 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0855 (Capitaine Daniel Slunder, président national, Association des pilotes fédéraux du Canada).
- 241 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 0905 (Martin Eley).
- 242 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0940 (Norman Chalmers, président, Pacific Airworthiness Consulting Inc.).
- 243 SCFP, qui représente près de 10 000 agents de bord au Canada, estime que les SGS ne sont pas dans l'intérêt public (mémoire au Comité, 10 juin 2014).
- 244 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0855 (Daniel Slunder), 0900 (Christine Collins, présidente nationale, Union canadienne des employés des transports).
- 245 [Règlement de l'aviation canadien](#), DORS/96-433.
- 246 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0925 (Capitaine Craig Blandford, Association des pilotes d'Air Canada).
- 247 *Ibid.*, 0935 (Capitaine Ed Bunoza, président, Division de la sécurité des vols, Association des pilotes d'Air Canada).
- 248 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014 0945 (Daniel Slunder) et (Christine Collins); mémoire du SCFP, 10 juin 2014.
- 249 *Ibid.*, 0945 (Collins).
- 250 Transports Canada, « [Calendrier de la mise en oeuvre](#) », *Système de gestion de la sécurité (SGS)*.
- 251 TRAN, [Témoignages](#), 17 juin 2014, 0855 (Daniel-Robert Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada).
- 252 *Ibid.*
- 253 *Ibid.*, 0940 (Chris Farmer, directeur des opérations, Administration de l'aéroport international du Grand Moncton, Conseil des aéroports du Canada).
- 254 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1540 (Martin Eley).
- 255 *Ibid.*
- 256 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0850 (Capitaine Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- 257 *Ibid.*, 0905 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- 258 *Ibid.*, 0910.
- 259 TRAN, [Témoignages](#), 17 juin 2014, 0850 (Stephen Nourse).
- 260 Bureau de la sécurité des transports du Canada, « [Gestion de la sécurité et surveillance](#) », Liste de surveillance.
- 261 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0845 (Dan Adamus) et 0855 (Craig Blandford).
- 262 *Ibid.*, 0950 (Craig Blandford).
- 263 SCFP, mémoire, 10 juin 2014, page 3.
- 264 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0915 (Jacques Mignault).
- 265 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0900 (Craig Blandford) et 0955 (Ed Bunoza).
- 266 *Ibid.*, 0915 (Dan Adamus).

-
- 267 *Ibid.*, 0855 (Craig Blandford).
- 268 *Ibid.*, 1005.
- 269 *Ibid.*, 0920 (John McKenna), 0950 (Dan Adamus).
- 270 *Ibid.*, 0855 (Craig Blandford).
- 271 Transports Canada, [Aviation civile](#).
- 272 Transports Canada, « [Section II – Analyse des programmes et des sous-programmes par résultat stratégique](#) », 2013-2014 Rapport ministériel sur le rendement.
- 273 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0855 (Daniel Slunder).
- 274 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 0950 (Laureen Kinney).
- 275 *Ibid.*, (Martin Eley).
- 276 Voir : Vérificateur général du Canada, « [Chapitre 3 — La surveillance de la sécurité du transport aérien — Transports Canada](#) », 2008 mai — Rapport de la vérificatrice générale du Canada, mai 2008; Vérificateur général du Canada, « [Chapitre 5 — La surveillance de l’aviation civile — Transports Canada](#) », Printemps 2012 — Rapport du vérificateur général du Canada, 3 avril 2012.
- 277 Bureau de la sécurité des transports du Canada, « [Gestion de la sécurité et surveillance](#) », Liste de surveillance.
- 278 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0910 (Christine Collins).
- 279 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 0900 (Laureen Kinney).
- 280 *Ibid.*, 0940.
- 281 *Ibid.*, 0915 (Martin Eley).
- 282 *Ibid.*, 0945 (Laureen Kinney).
- 283 *Ibid.*, 1005 (Martin Eley).
- 284 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0850 (Norman Chalmers).
- 285 *Ibid.*, 0930 (Daniel Slunder).
- 286 *Ibid.*, 0905 (Christine Collins).
- 287 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 0920 et 0930 (Laureen Kinney).
- 288 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0855 (Daniel Slunder).
- 289 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0850 (Marc-André O’Rourke), 0855 (David Deveau), 0915 (Jacques Mignault); [Témoignages](#), 17 juin 2014, 0920 (Chris Farmer).
- 290 *Ibid.*, 0930 (David Deveau).
- 291 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 1025 (Craig Blandford).
- 292 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1545 (Martin Eley).
- 293 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 1005 (Martin Eley).
- 294 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0955 (Daniel Slunder).
- 295 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0905(John McKenna).
- 296 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 1005 (Laureen Kinney).
- 297 *Ibid.*
- 298 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0925 (John McKenna).
- 299 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0930 (Christine Collins).
- 300 *Ibid.*, 0920.
- 301 *Ibid.*, 0900 (Daniel Slunder).

-
- 302 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0920 (Marc-André O'Rourke).
- 303 *Ibid.*, 0930 (Scott Wilson).
- 304 TRAN, [Témoignages](#), 10 juin 2014, 0900 (Craig Blandford).
- 305 TRAN, [Témoignages](#), 12 juin 2014, 1025 (Laureen Kinney).
- 306 TRAN, [Témoignages](#), 5 juin 2014, 0855 (Daniel Slunder).
- 307 *Ibid.*
- 308 *Ibid.*, 0900.
- 309 *Ibid.*, 0910 (Christine Collins).
- 310 *Ibid.*, 0845 (Norman Chalmers).
- 311 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0850 (Marc-André O'Rourke).
- 312 *Ibid.*, 0930 (David Deveau).
- 313 SCFP, mémoire, 10 juin 2014.
- 314 TRAN, [Témoignages](#), 3 juin 2014, 0940 (Scott Wilson).
- 315 *Ibid.*, 0940 (Jacques Mignault).
- 316 *Ibid.*, 0945 (Scott Wilson).
- 317 *Ibid.*
- 318 *Ibid.*
- 319 Transports Canada, « Exigences relatives aux agents de bord (sous-parties 604 et 705 du RAC) », Avis de rapport sur les activités du CCRAC n° 2014-006, 24 mars 2014.
- 320 SCFP, mémoire, 10 juin 2014, p. 6.
- 321 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1550 (Donald Roussel, directeur général, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports).
- 322 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1100 (Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, ministère des Transports).
- 323 TRAN, [Témoignages](#), 28 octobre 2014, 1210 (Capitaine Phillip Nelson, président, Council of Marine Carriers).
- 324 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1100 (Sylvain Lachance).
- 325 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1550 (Donald Roussel).
- 326 TRAN, [Témoignages](#), 28 octobre 2014, 1105 (Capitaine John Chomniak, président, Association canadienne des bateaux-passagers).
- 327 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1100 (Sylvain Lachance).
- 328 *Ibid.*
- 329 TRAN, [Témoignages](#), 28 octobre 2014, 1110 (Robert Lewis-Manning).
- 330 [Loi maritime du Canada](#), L.C. 1998, ch. 10, art. 61.
- 331 TRAN, [Témoignages](#), 2 décembre 2014, 1120 (Yoss Leclerc).
- 332 *Ibid.*
- 333 Transports Canada, « [Section II – Analyse des programmes et des sous-programmes par résultat stratégique](#) », *2013-2014 Rapport ministériel sur le rendement*.
- 334 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1235 (Sylvain Lachance).
- 335 TRAN, [Témoignages](#), 2 décembre 2014, 1105 (Jonathan Whitworth).
- 336 TRAN, [Témoignages](#), 7 octobre 2014, 1225 (Anne Legars).

-
- 337 TRAN, [Témoignages](#), 25 novembre 2013, 1550 (Donald Roussel).
- 338 TRAN, [Témoignages](#), 7 octobre 2014, 1140 (Anne Legars).
- 339 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1235 (Sylvain Lachance).
- 340 TRAN, [Témoignages](#), 7 octobre 2014, 1205 (Serge Buy).
- 341 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1250 (Sylvain Lachance).
- 342 TRAN, [Témoignages](#), 28 octobre 2014, 1100 (John Chomniak).
- 343 TRAN, [Témoignages](#), 27 novembre 2014, 1250 (Nicole Girard).
- 344 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1150 (David Bradley).
- 345 Transports Canada, « [Les transports au Canada 2013 : Un Survol](#) », p. 26.
- 346 [Loi sur la sécurité automobile](#), L.C. 1993, ch. 16.
- 347 [Loi sur les transports routiers](#), L.R.C., 1985, ch. 29 (3^e suppl.).
- 348 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1215 (David Bradley).
- 349 Transports Canada, [Allons de l'avant : Changer la culture de sécurité et sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté](#), n^o de catalogue T22-135, Ottawa, 2007.
- 350 Transports Canada, « [Sécurité des transporteurs routiers](#) ».
- 351 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1155 (Jean-Marc Picard); TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1230 (Terry Shaw).
- 352 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1145 (Phil Benson) 1150 (David Bradley), 1230 (Terry Shaw).
- 353 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1220 (Jean-Marc Picard).
- 354 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1230 (Rodney Bantle, vice-président senior, transport par camion, Gibson Energy Inc., Alliance canadienne du camionnage).
- 355 *Ibid.*, 1215 (David Bradley).
- 356 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1100 (Grant Mitchell).
- 357 *Ibid.*, 1155.
- 358 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1145 (Phil Benson), 1155 (David Bradley), 1205 (Terry Shaw); TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1115 (Jean-Marc Picard).
- 359 *Ibid.*, 1200 (Terry Shaw).
- 360 *Ibid.*, 1150, 1210 et 1240 (David Bradley).
- 361 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1200 (Grant Mitchell).
- 362 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1220 (David Bradley).
- 363 Jacobs Consultancy Inc. et L-P Tardif et Associés Inc., [Étude de faisabilité concernant l'applicabilité des systèmes de gestion de la sécurité à l'industrie du transport routier au Canada](#), produit pour Transports Canada, rapport final, juin 2006.
- 364 TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1110 et 1205 (Richard Warnock), 1135 (Jean-Marc Picard); TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1135 (David Bradley).
- 365 TRAN, [Témoignages](#), 30 octobre 2014, 1245 (David Bradley), 1245 (Phil Benson).
- 366 *Ibid.*, 1150 (David Bradley), 1205 (Terry Shaw), 1210 (Phil Benson); TRAN, [Témoignages](#), 4 novembre 2014, 1110 (Richard Warnock), 1115 (Jean-Marc Picard).

ANNEXE A

RECOMMANDATIONS DU RAPPORT DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA, AUTOMNE 2013, CHAPITRE 7 — LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE — TRANSPORTS CANADA¹

Cadre réglementaire

1. Transports Canada devrait terminer la mise en œuvre des recommandations formulées dans l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et des recommandations pertinentes de l'examen de la sécurité ferroviaire menée par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Le Ministère devrait intégrer les changements au cadre réglementaire pour que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale les respectent et que Transports Canada puisse effectuer la surveillance à cet égard.
2. Transports Canada devrait accélérer la résolution des problèmes de sécurité importants et de longue date. Le Ministère devrait établir un processus officiel, comportant des jalons clairs, pour surveiller ces problèmes depuis le moment où ils sont décelés jusqu'au moment où ils sont ramenés à un niveau acceptable.

Planification et surveillance

3. Pour surveiller les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) mis en œuvre par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, y compris leur conformité au cadre réglementaire, Transports Canada devrait :
 - revoir sa méthode pour déterminer les principaux indicateurs de rendement et de risque en matière de sécurité ainsi que l'information sur le rendement en matière de sécurité qu'il doit obtenir des compagnies de chemin de fer afin de prendre des décisions de planification fondées sur les risques;
 - recueillir auprès des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale l'information pertinente sur les risques et le rendement en matière de sécurité, et évaluer l'exhaustivité et la fiabilité de cette information;
 - élaborer une approche visant à mieux utiliser l'information sur les risques et le rendement en matière de sécurité des compagnies de chemin de fer

1 Bureau du vérificateur général du Canada, "[Annexe — Tableau des recommandations](#)," *Chapitre 7 — La surveillance de la sécurité ferroviaire — Transports Canada*, Automne 2013 — Rapport du vérificateur général du Canada.

de compétence fédérale au moment de préparer les plans de surveillance annuels.

4. Transports Canada devrait réévaluer le nombre d'inspections et de vérifications prévues afin de prendre en considération le nouveau contexte des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Il devrait revoir la manière dont il alloue ses ressources, dans le but d'assurer le niveau de surveillance minimal qui est nécessaire pour obtenir l'assurance que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale ont mis en œuvre des SGS adéquats et efficaces pour se conformer au cadre réglementaire. Le Ministère devrait respecter ce niveau de surveillance minimal.

Réalisation des activités de surveillance

5. Transports Canada devrait :

- fournir aux inspecteurs de meilleurs outils de documentation pour mener leurs activités de surveillance afin qu'ils puissent mieux consigner en dossier ce qu'ils ont évalué et ce qu'ils ont constaté, et communiquer cette information aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale;
- améliorer sa surveillance des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale en demandant aux inspecteurs d'en évaluer la qualité et l'efficacité;
- exiger que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale apportent les changements requis pour corriger les déficiences qui compromettent la sécurité de leurs opérations;
- assurer un suivi en temps opportun des déficiences qui compromettent la sécurité des opérations ferroviaires des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, afin de vérifier si elles ont été corrigées.

6. Transports Canada devrait établir des attentes claires en ce qui a trait à l'examen et à l'approbation, par la direction, de la planification et de l'exécution des activités de surveillance ainsi que de l'établissement de rapports connexes afin de s'assurer que les inspecteurs respectent la méthode établie et que leurs rapports sont exacts. Le Ministère devrait fournir à la direction une orientation quant à la façon de consigner en dossier le choix du moment et l'étendue de la participation de la direction.

7. Transports Canada devrait améliorer la méthode qu'il utilise pour établir des attentes claires à l'égard de la planification et de la réalisation des vérifications et des inspections, de la rédaction d'une ébauche des constatations et de la communication des constatations aux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale.

Planification des ressources humaines

8. Transports Canada devrait déterminer et élaborer une stratégie pour s'assurer que le nombre d'inspecteurs qui possèdent les capacités et les compétences nécessaires est

suffisant pour planifier et assurer la surveillance des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale, y compris la surveillance des systèmes de gestion de la sécurité (SGS).

9. Transports Canada devrait s'assurer que les inspecteurs et les gestionnaires suivent la formation en temps opportun pour assumer leurs responsabilités.

10. Transports Canada devrait adopter un processus visant à surveiller si les inspecteurs conservent leur indépendance et leur objectivité lorsqu'ils soumettent des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale à des vérifications ou à des inspections.

Assurance de la qualité

11. Transports Canada devrait élaborer un plan d'assurance de la qualité détaillé pour évaluer sa méthode de surveillance en regard des pratiques exemplaires et évaluer régulièrement les vérifications et les inspections par rapport à sa méthode établie, dans le but de promouvoir l'amélioration continue.

ANNEXE B

LISTE DES TÉMOINS

Organisations et individus	Date	Réunion
<p>Ministère des Transports</p> <p>Luc Bourdon, Directeur général, Sécurité ferroviaire</p> <p>Marie-France Dagenais, Directrice générale, Transport des marchandises dangereuses</p> <p>Martin J. Eley, Directeur général, Aviation civile</p> <p>Gerard McDonald, Sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté</p> <p>Donald Roussel, Directeur général, Sécurité et sûreté maritime</p>	2013/11/25	3
<p>Ministère des Transports</p> <p>Luc Bourdon, Directeur général, Sécurité ferroviaire</p> <p>Marie-France Dagenais, Directrice générale, Transport des marchandises dangereuses</p> <p>Scott Kennedy, Directeur exécutif, Sécurité de la navigation et programmes environnementaux</p> <p>Gerard McDonald, Sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté</p>	2013/11/27	4
<p>Bureau du vérificateur général du Canada</p> <p>Régent Chouinard, Directeur principal</p> <p>Michael Ferguson, Vérificateur général du Canada</p> <p>Maurice Laplante, Vérificateur général adjoint</p>	2013/12/04	6
<p>National Steel Car Limited</p> <p>Jamal Hematian, Vice-président, Ingénierie de produits</p> <p>Max Vanderby, Directeur, Ingénierie de la production</p> <p>Syndicat des Métallos</p> <p>Richard Boudreault, Coordonnateur de secteur, District 5 (Québec)</p>	2014/03/27	18
<p>À titre personnel</p> <p>Daniel Gardner, Professeur, Faculté de Droit, Université Laval</p>	2014/04/01	19

Organisations et individus	Date	Réunion
Bureau de la sécurité des transports du Canada		
Kathy Fox, Membre du Bureau		
Kirby Jang, Directeur, Enquêtes rail et pipeline		
Jean L. Laporte, Administrateur en chef des opérations		
Wendy A. Tadros, Présidente		
Transport Action Canada		
David Jeanes, Président		
Association des chemins de fer du Canada	2014/04/03	20
Michael Bourque, Président et directeur général		
Chemin de fer Canadien Pacifique		
Keith E. Creel, Président et chef des opérations		
Keith Shearer, Directeur général, Sécurité, réglementation et formation		
Glen Wilson, Adjoint spécial au président et chef des opérations		
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada		
Michael Farkouh, Vice-président, Sécurité et développement durable		
Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada		
Jim Vena, Vice-président exécutif et chef de l'exploitation		
À titre personnel	2014/04/08	21
Mark Fleming, Professeur, Department of Psychology, Saint Mary's University		
Unifor		
Jerry Dias, Président national		
Brian Stevens, Directeur, Secteur ferroviaire		
VIA Rail Canada inc.		
Steve Del Bosco, Président et premier dirigeant par intérim		
Denis Pinsonneault, Chef, Expérience-client et exploitation		
Jean Tierney, Directrice principale, Sécurité et sûreté de l'entreprise		

Organisations et individus	Date	Réunion
<p>Association canadienne des carburants</p> <p>Brian Ahearn, Vice-président, Division de l'Ouest</p> <p>Peter Boag, Président et chef de la direction</p>	2014/04/10	22
<p>Association canadienne des producteurs pétroliers</p> <p>Bob Bleaney, Vice-président, Relations extérieures</p> <p>David Pryce, Vice-président, Opérations</p> <p>Greg Stringham, Vice-président, Sables bitumineux et marchés</p>		
<p>Association canadienne du propane</p> <p>Andy Bite, Agent de développement en chef, SLEEGERS Engineered Products Inc.</p> <p>Andrea Labelle, Directrice générale</p> <p>Guy Marchand, Président du Conseil d'administration, Budget Propane 1998 Inc., président et chef de la direction</p>		
<p>Association canadienne de gestion du fret</p> <p>Robert Ballantyne, Président</p>	2014/04/29	23
<p>Association canadienne des chefs de pompiers</p> <p>Paul Boissonneault, Premier vice-président et chef de pompier, Service de sécurité incendie du Comté de Brant</p> <p>Chris Powers, Chef de pompier retraité</p>		
<p>Teamsters Canada</p> <p>Rex Beatty, Président, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada</p> <p>Phil Benson, Lobbyiste</p>		
<p>À titre personnel</p> <p>Jacques Demers, Maire, Municipalité de Sainte-Catherine-de-Hatley</p> <p>Emile J. Therien, Ancien président, Conseil canadien de la sécurité</p>	2014/05/01	24
<p>OmniTRAX Canada</p> <p>Mervin Tweed, Président</p>		
<p>Saskatchewan Association of Rural Municipalities</p> <p>David Marit, Président</p>		

Organisations et individus	Date	Réunion
<p>Association canadienne de l'industrie de la chimie</p> <p>Fiona Cook, Directrice, Affaires et économie</p> <p>Marty Cove, Gestionnaire, Logistique, Canexus Corporation</p>	2014/05/06	25
<p>Association canadienne des distributeurs de produits chimiques</p> <p>Jim Bird, Gestionnaire de la santé environnementale et de la sécurité, Univar Canada Limited</p>		
<p>Institut canadien des engrais</p> <p>Roger Larson, Président</p>		
<p>Fédération canadienne des municipalités</p> <p>Stéphane Émard-Chabot, Conseiller juridique</p> <p>Pauline Quinlan, Coprésidente, Groupe de travail municipal sur la sécurité ferroviaire nationale, maire, Ville de Bromont</p> <p>Daniel Rubinstein, Conseiller principal en politiques</p>	2014/05/15	27
<p>Office des transports du Canada</p> <p>Liz Barker, Avocate générale, Direction générale des services juridiques</p> <p>Nina Frid, Directrice générale, Direction générale du règlement des différends</p>		
<p>Conseil national des lignes aériennes du Canada</p> <p>David Deveau, Vice-président, Sécurité, qualité et environnement, Jazz Aviation</p> <p>Samuel Elfassy, Directeur senior, Sécurité corporative et environnement, Air Canada</p> <p>Jacques Mignault, Directeur senior, Sûreté, qualité et sécurité, Air Transat</p> <p>Marc-André O'Rourke, Directeur exécutif</p> <p>Scott Wilson, Vice-président, Sûreté, sécurité et qualité, WestJet</p>	2014/06/03	30
<p>Association des pilotes fédéraux du Canada</p> <p>Daniel Slunder, Président national</p>	2014/06/05	31
<p>Pacific Airworthiness Consulting Inc.</p> <p>Norman Chalmers, Président</p>		

Organisations et individus	Date	Réunion
Union canadienne des employés des transports		
Christine Collins, Présidente nationale		
Karen Houlahan, Conseillère technique		
Michael Teeter, Conseiller en politique		
Mike Wing, Conseiller en politique		
Air Line Pilots Association, International	2014/06/10	32
Dan Adamus, Président, Conseil canadien		
Mark Rogers, Directeur, Programme des produits dangereux		
Association des pilotes d'Air Canada		
Craig Blandford, Président		
Ed Bunoza, Président, Division de la sécurité des vols		
Association du transport aérien du Canada		
John McKenna, Président et chef de la direction		
Michael Skrobica, Vice-président senior et chef de la direction financière		
Ministère des Transports	2014/06/12	33
Luc Bourdon, Directeur général, Sécurité ferroviaire		
Martin J. Eley, Directeur général, Aviation civile		
Nicole Girard, Directrice générale déléguée, Transport des marchandises dangereuses		
Laureen Kinney, Sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté		
Conseil des aéroports du Canada	2014/06/17	34
Gordon Duke, Directeur des opérations, Administration de l'aéroport international de Halifax		
Chris Farmer, Directeur des opérations, Administration de l'aéroport international du Grand Moncton		
Daniel-Robert Gooch, Président		
Michael Rantala, Gestionnaire, Santé et environnement, Administration de l'aéroport international de Halifax		
Northern Air Transport Association		
Stephen Nourse, Directeur exécutif		

Organisations et individus	Date	Réunion
<p>Association canadienne des opérateurs de traversiers Kristin Baldwin, Directrice des communications Serge Buy, Directeur généra</p>	2014/10/07	35
<p>Fédération maritime du Canada Anne Legars, Vice-présidente</p>		
<p>Association canadienne des bateaux-passagers John Chomniak, Président Dan Duhamel, Président, Paul's Boat Lines</p>	2014/10/28	36
<p>Association des armateurs canadiens Robert Lewis-Manning, Président Debbie Murray, Directrice, Politiques et affaires réglementaires</p>		
<p>Council of Marine Carriers PhillipJ. Nelson, Président</p>		
<p>Alliance canadienne du camionnage Rodney Bantle, Vice-président senior, transport par camion, Gibson Energy Inc. Geoffrey Wood, Vice-président, Opérations et sécurité David Bradley, Président et chef de la direction</p>	2014/10/30	37
<p>Manitoba Trucking Association Terry Shaw, Directeur exécutif</p>		
<p>Teamsters Canada Phil Benson, Lobbyiste</p>		
<p>Alberta Motor Transport Association Richard Warnock, Président et chef de la direction, Siège social Richard Warnock, Président et chef de la direction, Siège social</p>	2014/11/04	38
<p>Atlantic Provinces Trucking Association Jean-Marc Picard, Directeur exécutif</p>		
<p>RTL-Westcan Group of Companies Grant Mitchell, Président et chef de la direction Michael Royer, Vice-président, Parc automobile</p>		

Organisations et individus	Date	Réunion
Administration de pilotage du Pacifique Canada	2014/11/27	39
Kevin Obermeyer, Premier dirigeant		
Ministère des Pêches et des Océans		
Denis Hains, Directeur général, Service hydrographique du Canada		
Jeffery Hutchinson, Directeur général, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne		
Mario Pelletier, Commissaire adjoint, Région du Québec, Garde côtière canadienne		
Ministère des Transports		
Nicole Girard, Directrice générale, Transport des marchandises dangereuses		
Sylvain Lachance, Directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales		
Association des administrations portuaires canadiennes	2014/12/02	40
Yoss Leclerc, Vice-président et chef des opérations maritimes, Administration portuaire de Québec		
Wendy Zatylny, Présidente		
Seaspan		
Jonathan Whitworth, Chef de la direction, Seaspan ULC		
Western Canada Marine Response Corporation		
Michael Lowry, Relations extérieures		

ANNEXE C LISTE DES MÉMOIRES

Organismes et individus

Air Line Pilots Association, International

Alliance canadienne du camionnage

Association canadienne des carburants renouvelables

Association canadienne des producteurs pétroliers

Association canadienne du propane

Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada

Manitoba Trucking Association

Pacific Airworthiness Consulting Inc.

Saskatchewan Association of Rural Municipalities

Syndicat canadien de la fonction publique

Union canadienne des employés des transports

DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT

Conformément à l'article 109 du Règlement, le Comité demande au gouvernement de déposer une réponse globale au présent rapport.

Un exemplaire des procès-verbaux pertinents ([réunions n^{os} 3, 4, 6, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 45 et 46](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

Larry Miller

**OPINION COMPLÉMENTAIRE DE L'OPPOSITION OFFICIELLE,
LE NOUVEAU PARTI DÉMOCRATIQUE DU CANADA**

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

***Examen du régime canadien de sécurité des transports : Le transport des
marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité***

Hoang Mai, Brossard—La Prairie; Isabelle Morin, Notre-Dame-de-Grâce—
Lachine; et Mike Sullivan, York South—Weston

Introduction

Le 6 juin 2013, un train de marchandises à la dérive, chargé de 74 wagons remplis d'un mélange mortel de pétrole brut mal identifié et de gaz volatils, a déraillé, pris feu, puis explosé à Lac-Mégantic, au Québec. Bilan de la tragédie : 47 vies perdues, 30 édifices rasés, une rivière et un lac contaminés, et une ville incendiée au point de la rendre méconnaissable. La tragédie qui a transformé Lac-Mégantic s'est déroulée en quelques heures. Or, les circonstances qui ont mené à cette catastrophe ce sont enchaînées sur une longue période, et elles auraient parfaitement pu être évitées.

Assurer la protection du public fait partie des responsabilités essentielles du gouvernement. Le Nouveau Parti démocratique du Canada croit que nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour que des drames comme celui de Lac-Mégantic ne se produisent plus jamais. C'est précisément pour cette raison que l'Opposition officielle a demandé que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (le Comité) entreprenne cette étude essentielle.

Les membres néo-démocrates du Comité appuient globalement les recommandations que formule le comité dans son rapport final *Examen du régime canadien de sécurité des transports : Le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité*. Les membres sont reconnaissants à tous les témoins d'avoir pris le temps de faire part de leurs points de vue et de leur expertise dans le but d'améliorer la sécurité dans le secteur des transports.

Cependant, les membres néo-démocrates déplorent que des recommandations essentielles n'aient pas été retenues dans le rapport final et jugent nécessaire d'ajouter, dans cette opinion complémentaire, d'importantes recommandations suggérées par des témoins, mais exclues du rapport, afin d'améliorer

immédiatement la sécurité des Canadiens. Il est de la première importance que le gouvernement fédéral écoute leurs conseils.

Améliorer la transparence, la surveillance, l'application de la loi et la préparation aux situations d'urgence

Le 5 février 2015, Kathy Fox, la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), n'a pas hésité à nous rappeler :

« “Qui doit assurer la sécurité du public?” De toute évidence, l'organisme de réglementation a un rôle crucial à jouer. Idéalement, tout gouvernement mettrait en place une réglementation qui exigerait que toutes les entreprises de transport aient des processus officiels de gestion de la sécurité. Et idéalement, tout gouvernement superviserait ces processus de façon équilibrée en utilisant une combinaison d'inspections de conformité et de vérifications d'efficacité. Toutefois, nous avons constaté que pour Lac-Mégantic, Transports Canada n'a pas assuré une supervision réglementaire suffisante pour atténuer les risques pour la sécurité. »

Kathy Fox, présidente du BST¹

Au lendemain de la tragédie de Lac-Mégantic, les Canadiens étaient en deuil, mais ils étaient aussi en colère : pourquoi n'en avait-on pas fait plus pour prévenir cette tragédie? Et aujourd'hui, ils craignent qu'un accident semblable se produise à nouveau. Il est du devoir du gouvernement de faire tout ce qui est en son pouvoir pour cerner les risques qui existent toujours dans le système de transport, et pour encourager, au moyen des normes les plus strictes, une culture de sécurité pour tous les modes de transport.

Concrètement, le gouvernement doit dès maintenant apporter les changements nécessaires, et notamment procéder à un examen exhaustif de la législation actuelle. Il doit aussi renforcer les règlements, augmenter les inspections des entreprises et améliorer les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité.

Les Canadiens s'attendent aussi à ce que le gouvernement rétablisse la justice : pour les victimes de cette catastrophe insensée, mais aussi par l'application de normes à la grandeur du système de transport, par le respect, dans ses propres activités, des principes de la transparence et de la responsabilité, et par la sanction, avec toute la rigueur de la loi, des individus qui enfreignent les règlements et mettent ainsi en danger les Canadiens.

L'Opposition officielle recommande que:

1. le gouvernement ouvre une enquête publique indépendante sur le transport ferroviaire des marchandises dangereuses pour élucider des questions restées sans réponse, mieux comprendre les causes de la catastrophe de Lac-Mégantic et prévenir des tragédies du genre;
2. le gouvernement entreprenne un examen et une mise à jour exhaustives de la législation relative à la sécurité des transports, y compris la *Loi sur les transports au Canada* et la *Loi sur la sécurité ferroviaire*;
3. le gouvernement fournisse à Transports Canada les ressources nécessaires pour qu'un nombre suffisant d'inspecteurs et de vérificateurs s'acquittent de sa fonction de surveillance;
4. le gouvernement veille à ce que les transporteurs ne soient pas seuls responsables de leurs inspections de sécurité et qu'il traite les SGS comme une couche de sécurité supplémentaire au lieu d'un substitut à la surveillance, aux règlements, aux inspections et aux vérifications de Transports Canada;
5. Transports Canada mette au point et instaure une stratégie qui lui garantisse le nombre d'inspecteurs et de vérificateurs qualifiés et compétents nécessaire à la planification et à l'exécution de la surveillance;
6. Transports Canada procède à des inspections et des vérifications imprévisibles, périodiques et fondées sur les risques;
7. Transports Canada veille à ce que des amendes et des pénalités sévères soient infligées aux transporteurs qui contreviennent aux règlements de sécurité et qu'elles soient portées à la connaissance du public;
8. Transports Canada informe le public des exemptions aux règlements de sécurité qu'il accorde aux transporteurs et des raisons pour lesquelles il les accorde;
9. le gouvernement collabore avec les municipalités et les premiers intervenants pour s'assurer qu'ils ont l'information, la formation et les ressources nécessaires pour protéger le public en cas d'urgence; et
10. le gouvernement réduise le délai de mise à exécution des recommandations du BST, y compris :
 - « Pour tous les modes de transport, les entreprises qui possèdent un SGS doivent démontrer que celui-ci fonctionne bien, c'est-à-dire

qu'il permet de cerner les dangers et que des mesures efficaces d'atténuation des risques sont mises en œuvre.

Enfin, si les entreprises ne peuvent pas assurer une gestion de la sécurité efficace, Transports Canada doit non seulement intervenir, mais le faire de façon à changer les pratiques d'exploitation non sécuritaires. »ⁱⁱ

Transport ferroviaire

Douze ans après la dérèglementation de la sécurité ferroviaire et l'instauration du régime de gestion de la sécurité, le gouvernement fédéral ne peut pas garantir la sûreté des chemins de fer du Canada. C'est ce qu'ont confirmé le vérificateur général en 2013, et de nombreux témoins entendus pendant cette étude.

« Nous avons dit très clairement aujourd'hui que le système de gestion de la sécurité n'existe pas. Il n'y a aucune culture de sécurité. Les chemins de fer ne sont pas sûrs. »

M. Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada

« On a également exprimé des préoccupations liées au fait que le SGS permet aux sociétés de s'autoréglementer, ce qui retire au gouvernement la capacité de protéger les Canadiens et leur environnement et qui permet à l'industrie de cacher à la population et au gouvernement des renseignements essentiels en matière de sécurité. »

M. Emile Therien, ancien président, Conseil canadien de la sécurité, à titre personnel

Le gouvernement s'est engagé à améliorer la législation, la réglementation et le régime de supervision. L'Opposition officielle s'attend donc à ce que le gouvernement informe régulièrement la population des progrès accomplis à cet égard. La modification des lois et règlements ne contribue pas beaucoup à protéger le grand public si les normes de sécurité annoncées ne sont pas mises en œuvre et appliquées.

À cette fin, il est recommandé que:

1. le gouvernement accélère l'adoption, à l'égard des wagons-citernes servant au transport de liquides inflammables, de normes de protection améliorées qui obvient aux lacunes de sécurité avérées des wagons-citernes DOT-111 et de la norme CPC-1232ⁱⁱⁱ;
2. le gouvernement encadre de critères rigoureux l'exploitation des trains de marchandises dangereuses et oblige les chemins de fer à analyser et à

- planifier les itinéraires et à procéder à des évaluations de risques et que ces évaluations soient rendues publiques pour garantir l'efficacité des mesures de maîtrise des risques;
3. Transports Canada oblige les chemins de fer qui transportent des marchandises dangereuses à emprunter l'itinéraire qui garantit la plus grande sécurité au plus grand nombre et, quand le risque est atténué par une réduction de la vitesse, à rouler à des vitesses qui maximisent la sécurité;
 4. le gouvernement veille à la mise en œuvre de politiques et de procédures qui permettent aux employés de signaler aux chemins de fer, sans crainte de représailles, les infractions à la sécurité et les dangers;
 5. le gouvernement veille à ce que les chemins de fer appliquent les principes des sciences de la fatigue à l'établissement des horaires des employés;
 6. le gouvernement améliore la robustesse du service de CANUTEC et oblige les chemins de fer à fournir sur demande, et sans délai, à CANUTEC et aux intervenants locaux les renseignements sur les produits et les expéditeurs;
 7. les enregistrements audio et vidéo à bord des locomotives ne servent qu'en cas d'accident et non à des fins disciplinaires; et
 8. Transports Canada renouvelle la réglementation des passages à niveau, améliore les normes et les lignes directrices régissant certains types de panneaux d'avertissement et, après avoir évalué la sécurité des passages, finance leur amélioration. Une solution globale exige des consultations avec les autorités provinciales et la sensibilisation des conducteurs aux dangers des passages à niveau.

Transport aérien

Il est recommandé que:

1. Transports Canada mette en œuvre une réglementation qui exige que tous les exploitants de l'industrie du transport aérien aient en place des mécanismes en bonne et due forme de gestion de la sécurité et que Transports Canada assure la surveillance de ces mécanismes;^{iv} et
2. avant que Transports Canada modifie par règlement la proportion d'un agent de bord pour 40 sièges passagers, le comité mène une étude dans le cadre de laquelle il permette à tous les intervenants de produire des

preuves à l'appui de leurs opinions afin que ne soit pas compromise la sécurité des passagers.

Transport maritime

Il est recommandé que:

1. le gouvernement examine s'il faudrait, compte tenu des menaces actuelles, un plus grand nombre de stations pour faire en sorte qu'il y ait dans l'estuaire du Saint-Laurent des services de garde côtière suffisants en cas d'urgence;
2. le gouvernement veille à ce que les organismes fédéraux soient mieux en mesure de coordonner les interventions en cas de déversement de produits dangereux; et
3. Transports Canada mette en œuvre une réglementation qui exige que tous les exploitants de l'industrie du transport maritime aient en place des mécanismes en bonne et due forme de gestion de la sécurité et que Transports Canada assure la surveillance de ces mécanismes.^v

Conclusion

Le Nouveau Parti démocratique aimerait remercier tous les témoins qui ont offert leur expertise, leurs connaissances et leurs idées pour améliorer la sécurité du système de transport canadien. Leurs témoignages ont été d'une grande utilité, et l'Opposition officielle continuera de faire pression sur le gouvernement fédéral pour qu'il mette en œuvre les recommandations soulevées.

Au terme de cette étude, le NPD sait que les réformes requises pour que le transport des marchandises dangereuses soit plus sécuritaire au Canada n'ont pas toutes été apportées. Nous pouvons en faire davantage pour améliorer continuellement le régime de gestion de la sécurité, la surveillance et l'application de la loi. Ces améliorations resteront une priorité pour le Nouveau Parti démocratique.

Les Canadiens ont droit à un niveau de protection optimal, et ils méritent d'être assurés que la totalité du réseau de transport est sécuritaire. Lorsqu'il en va de nos communautés et de nos familles, nous ne pouvons exiger rien de moins.

ⁱ Kathy Fox, présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), <http://www.tsb.gc.ca/fra/medias-media/discours-speeches/2015/02/20150205.asp>.

ⁱⁱ BST, Liste de surveillance 2014, <http://www.tsb.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/multi-modal/2014/multimodal.pdf>

ⁱⁱⁱ BST, communiqué de presse (Date de modification : 2015-02-23) <http://www.tsb.gc.ca/fra/medias-media/communiqués/rail/2015/r15h0013-20150223.asp>.

^{iv} BST, Liste de surveillance 2014, <http://www.tsb.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/multi-modal/2014/multimodal.pdf>

^v BST, Liste de surveillance 2014, <http://www.tsb.gc.ca/fra/surveillance-watchlist/multi-modal/2014/multimodal.pdf>