



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

AUDIT DE SUIVI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Rapport du Comité permanent des comptes publics

Kelly Block, présidente

JUIN 2021
43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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 de la Chambre des communes à l'adresse suivante : www.noscommunes.ca

**AUDIT DE SUIVI SUR LA SÉCURITÉ
FERROVIAIRE**

**Rapport du Comité permanent
des comptes publics**

**La présidente
Kelly Block**

JUIN 2021

43^e LÉGISLATURE, 2^e SESSION

AVIS AU LECTEUR

Rapports de comités présentés à la Chambre des communes

C'est en déposant un rapport à la Chambre des communes qu'un comité rend publiques ses conclusions et recommandations sur un sujet particulier. Les rapports de fond portant sur une question particulière contiennent un sommaire des témoignages entendus, les recommandations formulées par le comité et les motifs à l'appui de ces recommandations.

COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

PRÉSIDENTE

Kelly Block

VICE-PRÉSIDENTS

Lloyd Longfield

Maxime Blanchette-Joncas

MEMBRES

Luc Berthold

Kody Blois

Greg Fergus

Matthew Green

Philip Lawrence

Francesco Sorbara

Len Webber

Jean Yip

AUTRES DÉPUTÉS QUI ONT PARTICIPÉ

Taylor Bachrach

Stephanie Kusie

Churence Rogers

Julie Vignola

GREFFIÈRE DU COMITÉ

Angela Crandall

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

Services d'information, d'éducation et de recherche parlementaires

André Léonard

Dillan Theckedath

LE COMITÉ PERMANENT DES COMPTES PUBLICS

a l'honneur de présenter son

VINGT-ET-UNIÈME RAPPORT

Conformément au mandat que lui confère l'article 108(3)g) du Règlement, le Comité a étudié le Rapport 5, Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada, des Rapports 2021 de la vérificatrice générale du Canada et a convenu de faire rapport de ce qui suit :

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	1
Introduction.....	3
A. À propos de ce rapport de Comité	3
B. Contexte	3
C. Objectif de l'audit.....	4
D. Rôles et responsabilités.....	4
Constatations et recommandations.....	5
A. Planification de la surveillance en fonction des risques	5
1. L'amélioration du processus de planification fondées sur les risques	5
2. L'absence de mesure de l'efficacité globale des activités de surveillance	
.....	6
Recommandation	7
3. Le caractère inadéquat des renseignements disponibles pour planifier	
les inspections	9
Recommandation	9
4. L'absence de prise en compte des résultats des vérifications visant les	
systèmes de gestion de la sécurité	10
Recommandation	10
B. Réalisation des vérifications et des inspections.....	11
1. De bons progrès réalisés dans l'évaluation des mesures correctives	
mises en œuvre par les compagnies de chemin de fer	12
2. L'absence d'échéanciers normalisés pour évaluer si les compagnies de	
chemin de fer ont mis en œuvre les mesures correctives.....	12
Recommandation	12
3. Une meilleure gestion de l'information sur les inspections, mais pas sur	
les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité	13
Recommandation	14
4. L'absence de mesure de l'efficacité des systèmes de gestion de la	
sécurité.....	15

Recommandation	16
Conclusion	17
Sommaire des mesures recommandées et échéances	18
ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS	21
DEMANDE DE RÉPONSE DU GOUVERNEMENT	23

LISTE DES RECOMMANDATIONS

À l'issue de leurs délibérations, les comités peuvent faire des recommandations à la Chambre des communes ou au gouvernement et les inclure dans leurs rapports. Les recommandations relatives à la présente étude se trouvent énumérées ci-après.

Recommandation 1 — Sur la mesure de l'efficacité des activités de surveillance

Que Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes : 1) un rapport sur le développement des indicateurs servant à l'évaluation du rendement, d'ici le 31 octobre 2021; 2) un rapport sur les taux de conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements, d'ici le 28 février 2022; 3) un rapport sur l'évaluation du programme de surveillance de la sécurité ferroviaire et le plan d'action pour mieux évaluer le programme de façon régulière, d'ici le 28 février 2023. 8

Recommandation 2 — Sur les renseignements disponibles pour planifier les inspections

Que, d'ici le 31 octobre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport sur les changements apportés aux lignes directrices fournis aux compagnies de chemin de fer concernant les données sur la sécurité qu'elles doivent fournir au Ministère..... 9

Recommandation 3 — Sur la prise en compte des résultats des vérifications

Que, d'ici le 31 août 2022, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport présentant les changements aux procédures de planification des activités de surveillance afin que celles-ci tiennent compte des résultats des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité..... 11

Recommandation 4 — Sur l'absence d'échéanciers normalisés

Que, d'ici le 31 décembre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport présentant ses nouvelles normes sur les délais pour évaluer si les compagnies de chemin de fer corrigent les lacunes relevées lors des inspections et vérifications des systèmes de gestion de la sécurité. 13

Recommandation 5 — Sur la gestion de l’information sur les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité

Que, d’ici le 31 décembre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport sur la mise en place de son nouveau plan de gestion des données concernant les vérifications des systèmes de gestion. 15

Recommandation 6 — Sur l’évaluation de l’efficacité des systèmes de gestion de la sécurité

Que Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes : 1) un rapport sur l’efficacité des processus du système de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer, d’ici le 31 décembre 2021; 2) un rapport sur ses consultations sur le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, d’ici le 31 octobre 2022. 16



INTRODUCTION

A. À propos de ce rapport de Comité

Le 25 mars 2021, le Bureau du vérificateur général du Canada (BVG) a déposé à la Chambre des communes un rapport d'audit intitulé « Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire — Transports Canada », qui a été renvoyé au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes (le Comité) pour étude¹. Le 6 mai 2021, le Comité a organisé une réunion sur ce rapport. Les personnes suivantes y ont participé :

- BVG — Karen Hogan, vérificatrice générale du Canada; Dawn Campbell, directrice principale; Isabelle Marsolais, directrice;
- Transports Canada — Michael Keenan, sous-ministre; Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté; Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire².

B. Contexte

L'audit du BVG a fait le suivi « de certaines recommandations formulées dans le Rapport du vérificateur général du Canada (automne 2013), chapitre 7, “La surveillance de la sécurité ferroviaire — Transports Canada”. Dans le rapport en question, [le BVG avait] conclu que Transports Canada devait prendre des mesures pour corriger des faiblesses importantes qui avaient été relevées dans sa surveillance des systèmes de gestion de la sécurité mis en œuvre par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale pour assurer la gestion quotidienne des risques liés à la sécurité. [Le BVG avait] alors recommandé que le Ministère :

- améliore sa planification fondée sur les risques de la surveillance des compagnies de chemin de fer, notamment en recueillant auprès des compagnies de chemin de fer l'information pertinente sur les risques et la sécurité;
- assure un suivi en temps opportun des déficiences qui compromettent la sécurité des opérations des compagnies de chemin de fer, notamment

1 Chambre des communes, *Journaux*, 25 mars 2021.

2 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Procès-verbal*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#).



en évaluant l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer³. »

C. Objectif de l'audit

L'audit de 2021 du BVG avait pour but de « déterminer si Transports Canada avait mis en œuvre des recommandations sélectionnées [du] rapport d'audit de 2013 sur la surveillance exercée par le Ministère à l'égard du transport sécuritaire des voyageurs et des marchandises sur les voies ferrées de compétence fédérale. Plus particulièrement, [le BVG a] examiné le processus de planification fondée sur les risques relativement à la surveillance de la sécurité ferroviaire, et déterminé si le Ministère avait vérifié que les compagnies de chemin de fer réglaient les défauts compromettant la sécurité de leurs opérations⁴. »

L'audit a porté sur la période allant du 1^{er} septembre 2018 au 31 août 2020. Il s'agit de la période à laquelle s'applique la conclusion de l'audit. Toutefois, afin de mieux comprendre l'objet considéré de l'audit, le BVG a aussi examiné certains dossiers antérieurs à cette période⁵.

D. Rôles et responsabilités

Transports Canada – En vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, le Ministère « est chargé de surveiller le respect des exigences en matière de sécurité par les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Le rôle de surveillance qui incombe au Ministère englobe notamment la surveillance de la conformité et la prise de mesures d'application des exigences législatives⁶. »

Compagnies de chemin de fer — Elles « sont responsables d'assurer la sécurité de leurs propres opérations, en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et du *Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire* adoptés en 2001. Ceux-ci ont été abrogés et remplacés en 2015. Chaque compagnie de chemin de fer est tenue d'élaborer et de respecter son propre système de gestion de la sécurité dans le cadre de ses opérations quotidiennes. En général, ces systèmes comprennent une politique sur la sécurité, des

3 Bureau du vérificateur général du Canada (BVG), [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.13.

4 *Ibid.*, paragr. 5.14.

5 *Ibid.*, [À propos de l'audit](#).

6 *Ibid.*, paragr. 5.9.

cibles en matière de sécurité, un processus d'évaluation des risques et des processus d'amélioration continue. Les systèmes de gestion de la sécurité sont complémentaires aux exigences réglementaires; ils n'éliminent pas ni ne remplacent ces exigences. Les systèmes ont pour but de permettre aux compagnies de chemin de fer d'assurer la gestion des risques avant que des problèmes de sécurité importants se produisent et que Transports Canada intervienne⁷. »

CONSTATATIONS ET RECOMMANDATIONS

A. Planification de la surveillance en fonction des risques

Selon le BVG, « Transports Canada n'a pas pu démontrer que ses activités de planification de la surveillance amélioreraient la conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements⁸ ».

1. L'amélioration du processus de planification fondées sur les risques

Le BVG a noté que depuis l'audit de 2013, « Transports Canada avait réalisé des progrès en améliorant son approche fondée sur les risques pour recenser et surveiller les problèmes en matière de sécurité. Au cours de l'exercice 2016-2017, 40 % des inspections étaient fondées sur les risques et cette proportion est passée à 72 % au cours de l'exercice 2019-2020⁹. » Michael Keenan, sous-ministre de Transports Canada, a décrit ainsi de quels risques le Ministère se préoccupait principalement :

L'indicateur primordial est le risque pour la santé et la sécurité des Canadiens, et non le coût économique de l'accident. Celui-ci est très secondaire, voire à peine envisagé. Ce qui compte, ce sont le risque pour la santé et la sécurité des Canadiens, le risque de perturber les collectivités et le risque pour l'environnement. Ce sont là les facteurs dont nous tenons compte¹⁰.

Le BVG a aussi trouvé que « chaque bureau régional suivait une approche différente en matière de planification pour prioriser ses activités de surveillance. Transports Canada a cerné les risques pour la sécurité ferroviaire à l'échelle nationale et régionale; cependant, l'évaluation des risques réalisée par le Ministère n'était pas uniforme d'une

7 *Ibid.*, paragr. 5.7 et 5.8.

8 *Ibid.*, paragr. 5.20.

9 *Ibid.*, paragr. 5.31.

10 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1200.



région à l'autre et la documentation appuyant cette évaluation n'était pas toujours adéquate, même si le Ministère fournissait des directives aux bureaux régionaux sur la façon de recenser les secteurs les plus à risque. Le Ministère était au courant de cette situation et a reconnu la nécessité de collaborer avec les bureaux régionaux afin d'évaluer les risques de manière uniforme¹¹. »

2. L'absence de mesure de l'efficacité globale des activités de surveillance

Le BVG a indiqué que « Transports Canada n'avait pas mesuré l'efficacité globale de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire. Le Ministère n'avait pas déterminé si la sécurité ferroviaire s'était améliorée grâce à ses inspections et vérifications des systèmes de gestion de la sécurité¹². » Karen Hogan, vérificatrice générale du Canada, a souligné que quand « temps, efforts et énergie sont investis, il est très raisonnable de s'attendre à ce que cet investissement porte des fruits. Cette dernière étape est extrêmement importante pour déterminer si les efforts sont déployés au bon endroit, s'ils visent adéquatement les risques et s'ils sont efficaces¹³. »

De plus, « la haute direction de Transports Canada avait reçu des renseignements incomplets sur les résultats des activités de surveillance alors qu'elle devait prendre des décisions éclairées relatives à la planification fondée sur les risques. Même si les rapports de fin d'exercice étaient transmis à la haute direction du Ministère, les renseignements suivants en appui au processus décisionnel n'y étaient pas inclus :

- des données suffisantes sur la conformité des compagnies de chemin de fer aux exigences réglementaires;
- les résultats des vérifications ministérielles des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer;
- les résultats des inspections (les données ministérielles portaient plutôt sur le nombre d'inspections menées)¹⁴. »

11 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.32.

12 *Ibid.*, paragr. 5.33.

13 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1130.

14 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.35.

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait déterminer dans quelle mesure ses inspections et ses vérifications ont amélioré la conformité des compagnies de chemin de fer aux dispositions réglementaires qui permettent d'atténuer les risques clés en matière de sécurité. Le Ministère devrait intégrer ces résultats dans ses décisions de planification fondée sur les risques, notamment en établissant le nombre et la nature des inspections à effectuer¹⁵.

À ce propos, Karen Hogan a encouragé « Transports Canada à étudier ce que font d'autres programmes et administrations dans ce secteur, à la fois au Canada et dans d'autres pays. La Régie de l'énergie du Canada, par exemple, a établi des indicateurs qui mesurent les composantes de l'efficacité. Au Royaume-Uni, l'*Office of Rail and Road* a créé des outils pour évaluer la capacité des compagnies de chemin de fer à gérer les risques pour la santé et la sécurité. Les données qui sont recueillies servent à comparer les progrès réalisés d'une année à l'autre. De plus, aux États-Unis, l'*Office of Transit Safety and Oversight* s'est engagé à surveiller l'efficacité des organismes d'État chargés de la sécurité¹⁶. » Michael DeJong, de Transports Canada, a indiqué :

[N]ous avons fait un suivi auprès de nos homologues américains ainsi qu'avec ceux du Royaume-Uni et de l'Union européenne pour examiner les indicateurs susceptibles d'améliorer notre évaluation du système de surveillance, notamment en tirant parti de certaines pratiques exemplaires des États-Unis et en utilisant des indicateurs de rendement de la Régie canadienne de l'énergie¹⁷.

Michael Keenan a ajouté :

La sécurité dépend de nombreux intervenants et de nombreux facteurs. La vérificatrice générale nous a demandé d'isoler ces facteurs et de déterminer, de manière analytique et, si possible, quantitative, comment chaque facteur de chacun des éléments du système de gestion de la sécurité ainsi que d'autres éléments du système général de sécurité contribuent à améliorer notre rendement en matière de réduction du nombre d'accidents, malgré l'augmentation des volumes.

C'est ce que nous sommes en train de faire. Cela ne change en rien le fait que les exploitants doivent appliquer des normes beaucoup plus sévères dans leurs systèmes de gestion de la sécurité, et ce, depuis 2015, et qu'ils font l'objet d'audits rigoureux.

15 *Ibid.*, paragr. 5.37.

16 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1105.

17 *Ibid.*, 1215.



Lorsqu'ils ne sont pas à la hauteur, Transports Canada prend des mesures d'application de la loi¹⁸.

Selon son plan d'action, Transports Canada répondra à cette recommandation en développant des indicateurs de rendement « qui pourront être utilisés de façon régulière pour surveiller le rendement¹⁹ ». Cette partie devrait être complétée en septembre 2021. Le Ministère établira aussi des taux de conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements (novembre 2021), qui seront suivis de manière régulière à partir de janvier 2022. Ensuite, le Ministère fera « l'évaluation du programme pour déterminer l'incidence des activités de surveillance sur l'amélioration de la sécurité ferroviaire²⁰ ». Cela devrait être complété en décembre 2022. Par la suite, le Ministère « produira un plan d'action détaillé à partir des recommandations de l'évaluation qui portera sur les activités à mettre en œuvre pour mieux mesurer l'efficacité du programme sur une base régulière » d'ici février 2023²¹.

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 1 — Sur la mesure de l'efficacité des activités de surveillance

Que Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes : 1) un rapport sur le développement des indicateurs servant à l'évaluation du rendement, d'ici le 31 octobre 2021; 2) un rapport sur les taux de conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements, d'ici le 28 février 2022; 3) un rapport sur l'évaluation du programme de surveillance de la sécurité ferroviaire et le plan d'action pour mieux évaluer le programme de façon régulière, d'ici le 28 février 2023.

3. Le caractère inadéquat des renseignements disponibles pour planifier les inspections

Le BVG a trouvé que Transports Canada avait commencé la mise en œuvre de sa recommandation de 2013 « sur la collecte de l'information pertinente sur les risques et le rendement en matière de sécurité auprès des compagnies de chemin de fer de

18 *Ibid.*, 1230.

19 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 1.

20 *Ibid.*

21 *Ibid.*

compétence fédérale²² ». Cependant, le Ministère n'a « pas fourni de directives suffisamment détaillées aux compagnies de chemin de fer pour qu'elles produisent leurs données sur la sécurité. Par conséquent, les renseignements étaient parfois incomplets, de qualité inégale ou présentés tardivement²³. »

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait améliorer ses directives à l'intention des compagnies de chemin de fer de sorte que les données sur la sécurité présentées au Ministère soient exhaustives, fiables et reçues en temps opportun²⁴.

Selon son plan d'action, le Ministère « élaborera un modèle de demande d'information (septembre 2021) et transmettra des lignes directrices aux compagnies de chemin de fer et aux intervenants pour faciliter l'analyse des données et simplifier la production de rapports. Ces mesures seront achevées d'ici octobre 2021²⁵. »

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 2 — Sur les renseignements disponibles pour planifier les inspections

Que, d'ici le 31 octobre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport sur les changements apportés aux lignes directrices fournis aux compagnies de chemin de fer concernant les données sur la sécurité qu'elles doivent fournir au Ministère.

4. L'absence de prise en compte des résultats des vérifications visant les systèmes de gestion de la sécurité

Le BVG a constaté des progrès dans le nombre de vérifications des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer depuis l'audit de 2013. Ainsi, selon le Ministère, une vérification a été effectuée auprès de toutes les compagnies de chemin

22 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.38.

23 *Ibid.*, paragr. 5.39.

24 *Ibid.*, paragr. 5.41.

25 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 2.



de fer en activité au moins une fois entre le 1er avril 2016 et le 31 mars 2020²⁶. Michael Keenan a indiqué que le nombre de ces vérifications était passé de 4 à 25 par année²⁷.

Toutefois, le BVG a remarqué « que le processus de planification de la surveillance de Transports Canada ne prenait pas en considération les résultats des vérifications ministérielles des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer²⁸ ». Selon le BVG, « si les constatations issues des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité avaient été intégrées au processus de planification de la surveillance de Transports Canada, les priorités annuelles du Ministère en matière d'inspections auraient pu changer. [Le BVG est] d'avis qu'il est important que le Ministère intègre les résultats de ses activités de vérification dans sa planification fondée sur les risques relativement à la surveillance de la sécurité ferroviaire, afin de tenir compte de tous les renseignements disponibles²⁹. »

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait prendre en considération les résultats des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité au moment de planifier ses activités de surveillance et modifier les inspections prévues pour tenir compte des secteurs les plus à risque³⁰.

En réponse à cette recommandation, le Ministère entend réviser « la procédure actuelle de planification fondée sur les risques et la mettre à jour afin qu'elle prévoie la participation du personnel des Systèmes de gestion de la sécurité aux réunions de planification fondée sur les risques des différents groupes fonctionnels³¹ ». De plus, des lignes directrices doivent être établies « pour le personnel des Systèmes de gestion de la

26 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.42.

27 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1135.

28 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.43.

29 *Ibid.*, paragr. 5.44.

30 *Ibid.*, paragr. 5.45.

31 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 2.

sécurité concernant les renseignements à présenter lors des réunions de planification des groupes fonctionnels³² ». Ces étapes devaient être terminées en mai 2021.

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 3 — Sur la prise en compte des résultats des vérifications

Que, d’ici le 31 août 2022, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport présentant les changements aux procédures de planification des activités de surveillance afin que celles-ci tiennent compte des résultats des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité.

B. Réalisation des vérifications et des inspections

Selon le BVG, « Transports Canada a réalisé des progrès dans l’évaluation et le suivi des mesures correctives prises par les compagnies de chemin de fer, mais n’a pas mesuré l’efficacité des systèmes de gestion de la sécurité de ces compagnies³³ ».

1. De bons progrès réalisés dans l’évaluation des mesures correctives mises en œuvre par les compagnies de chemin de fer

Le BVG a rapporté que « pour la plupart des vérifications et des inspections [...] examinées, Transports Canada avait déterminé si les compagnies de chemin de fer avaient pris des mesures correctives lorsque des cas de non-conformité avaient été relevés. [Le BVG est] d’avis que le processus du Ministère pour et valider les plans des compagnies relatifs à la correction des problèmes était satisfaisant³⁴. »

2. L’absence d’échéanciers normalisés pour évaluer si les compagnies de chemin de fer ont mis en œuvre les mesures correctives

Selon le BVG, « le Ministère n’avait pas de normes établies en ce qui concerne le temps qu’il pouvait prendre pour évaluer si les compagnies de chemin de fer avaient apporté des mesures correctives³⁵ ». Karen Hogan a expliqué que Transports Canada « fait certes

32 *Ibid.*

33 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.46.

34 *Ibid.*, paragr. 5.55.

35 *Ibid.*, paragr. 5.59.



un suivi et s'assure que des mesures correctives sont prises, mais [qu']il ne fixe pas vraiment d'échéancier. On laisse à l'inspecteur le soin de revenir à un moment donné. Un examen ou un suivi plus régulier et plus ciblé maintiendrait la pression sur les compagnies de chemin de fer pour favoriser l'amélioration de la sécurité³⁶. »

En fait, les normes « relatives aux vérifications et aux inspections sur place effectuées par le Ministère portaient principalement sur le délai que les compagnies de chemin de fer devaient respecter pour ce qui est de fournir un plan visant à corriger les problèmes relevés. Elles ne visaient pas à confirmer que les compagnies de chemin de fer avaient corrigé en temps opportun les déficiences affectant la sécurité³⁷. »

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait établir des normes concernant le temps qu'il devrait prendre pour évaluer si les compagnies de chemin de fer ont corrigé les déficiences relevées lors d'inspections et de vérifications des systèmes de gestion de la sécurité³⁸.

En réponse à cette recommandation, le Ministère « établira une norme sur les délais pour évaluer si les compagnies de chemin de fer ont corrigé les lacunes constatées lors des inspections et des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité d'ici décembre 2021³⁹ ».

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 4 — Sur l'absence d'échéanciers normalisés

Que, d'ici le 31 décembre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport présentant ses nouvelles normes sur les délais pour évaluer si les compagnies de chemin de fer corrigent les lacunes relevées lors des inspections et vérifications des systèmes de gestion de la sécurité.

36 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1120.

37 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.60.

38 *Ibid.*, paragr. 5.61.

39 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 3.

3. Une meilleure gestion de l'information sur les inspections, mais pas sur les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité

Selon le BVG, « Transports Canada avait mis à jour son système de gestion de l'information pour assurer une meilleure gestion des inspections. Les améliorations apportées comprenaient le suivi des mesures correctives mises en œuvre par les compagnies de chemin de fer, des résultats des inspections ainsi que des communications du Ministère avec les compagnies de chemin de fer. Le système produisait également des rapports pour la direction⁴⁰. »

En revanche, « le Ministère n'avait pas ajouté dans sa base de données les renseignements issus de ses vérifications des systèmes de gestion de la sécurité ni les résultats découlant de celles-ci, et ne disposait pas d'un autre moyen pour effectuer le suivi de ces données. Par ailleurs, Transports Canada n'a pas respecté systématiquement ses normes de documentation, si bien qu'il était difficile de déterminer si le Ministère avait évalué de façon uniforme les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer⁴¹. »

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait améliorer sa gestion des données issues de ses vérifications des systèmes de gestion de la sécurité en :

- respectant ses normes de documentation;
- intégrant les résultats de ses vérifications des systèmes de gestion de la sécurité dans un système de gestion de données⁴².

Transports Canada dit avoir, en avril 2021, examiné « un échantillon des dossiers de vérification de l'administration centrale et des régions afin d'évaluer leur conformité aux normes de documentation⁴³ ». Michael DeJong a résumé ainsi les résultats de cet examen :

40 BVG, [Audit de suivi sur la sécurité ferroviaire – Transports Canada](#), Rapport 5 des Rapports de 2021 de la vérificatrice générale du Canada, paragr. 5.62.

41 *Ibid.*, paragr. 5.63.

42 *Ibid.*, paragr. 5.64.

43 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 3.



En gros, l'examen de l'échantillon a révélé que nous recueillons une mine de renseignements auprès des compagnies de chemins de fer, notamment des renseignements sur les caractéristiques d'exploitation, les caractéristiques du trafic, le tonnage, et les incidents antérieurs. Mais, comme l'a dit le sous-ministre, pour mettre ces données au service d'une approche fondée sur les risques, nous avons besoin qu'elles soient formatées de manière à permettre à Transports Canada de les colliger et de les analyser rapidement pour étayer notre planification axée sur les risques⁴⁴.

Un nouveau système de gestion des données sera aussi « créé en vue d'assurer le suivi des constatations des vérifications et de cerner les tendances en matière de conformité. Ce système sera mis en place d'ici décembre 2021⁴⁵ ».

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 5 — Sur la gestion de l'information sur les vérifications des systèmes de gestion de la sécurité

Que, d'ici le 31 décembre 2021, Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes un rapport sur la mise en place de son nouveau plan de gestion des données concernant les vérifications des systèmes de gestion.

4. L'absence de mesure de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité

Karen Hogan a expliqué que les systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer étaient des « des cadres officiels qui servent à intégrer la sécurité aux opérations quotidiennes des chemins de fer de façon proactive. Les évaluations systématiques et approfondies de ces systèmes sont appelées des vérifications. Elles visent à vérifier si les systèmes respectent les exigences réglementaires et intègrent la sécurité dans les opérations quotidiennes des chemins de fer. Au cours des 14 dernières années, plusieurs rapports ont recommandé à Transports Canada de faire ce type d'évaluation⁴⁶. »

Le BVG a noté que « les vérifications effectuées par le Ministère avaient continué de porter sur la question de savoir si les systèmes de gestion de la sécurité étaient

44 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1150.

45 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 3-4.

46 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1105.

conformes aux exigences réglementaires, et non s'ils étaient efficaces et permettaient réellement d'améliorer la sécurité ferroviaire. La prochaine étape importante pour que le Ministère puisse évaluer l'efficacité globale des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer consiste à déterminer si les processus de soutien sont efficaces⁴⁷. »

Recommandation

Le BVG a donc formulé la recommandation suivante :

Transports Canada devrait se donner comme priorité immédiate d'évaluer régulièrement l'efficacité des processus des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer⁴⁸.

Transports Canada s'est engagé à mettre « en place un système qui évalue l'efficacité des processus du système de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer⁴⁹ », d'ici décembre 2021. De plus, des « consultations seront lancées en avril 2022 auprès des intervenants de l'industrie ferroviaire et du public. Elles porteront sur les potentielles modifications à apporter au Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire⁵⁰. » Pour expliquer pourquoi les consultations ne commenceront qu'en avril 2022, Michael DeJong a indiqué :

Une grande partie de notre travail d'élaboration de la réglementation reposera sur les conclusions de nos audits de l'efficacité du système de gestion de la sécurité, qui débiteront en septembre 2021. Nous pourrions alors utiliser ces résultats pour orienter nos mesures réglementaires dans ce domaine⁵¹.

Par conséquent, le Comité recommande :

Recommandation 6 — Sur l'évaluation de l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité

Que Transports Canada présente au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes : 1) un rapport sur l'efficacité des processus du système de

47 *Ibid.*, paragr. 5.67.

48 *Ibid.*, paragr. 5.68.

49 Transports Canada, [Plan d'action détaillé](#), p. 4.

50 *Ibid.*, p. 4-5.

51 Chambre des communes, Comité permanent des comptes publics, *Témoignages*, 2^e session, 43^e législature, 6 mai 2021, [réunion n° 30](#), 1250.



gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer, d'ici le 31 décembre 2021; 2) un rapport sur ses consultations sur le *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, d'ici le 31 octobre 2022.

CONCLUSION

Le Comité conclut que Transports Canada n'a pas entièrement mis en œuvre toutes les recommandations du rapport d'audit de 2013 du BVG sur la sécurité ferroviaire, qui portaient sur la surveillance exercée par le Ministère à l'égard du transport sécuritaire des voyageurs et des marchandises.

Même si le Ministère a apporté d'importantes améliorations à la planification de la surveillance de la sécurité et au suivi des inspections, il n'a pas déterminé si ses activités de surveillance permettaient d'améliorer la sécurité ferroviaire. De plus, le Ministère n'a pas mesuré l'efficacité des systèmes de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer ni intégré les résultats des vérifications dans la planification de ses activités de surveillance de la sécurité ferroviaire.

Étant donné l'importance cruciale de la sécurité ferroviaire, et étant donné les accidents tragiques survenus en 2013 à Lac-Mégantic, au Québec, et en 2019 à Field, en Colombie-Britannique, le Comité formule six recommandations pour veiller à ce que Transports Canada améliore ses processus, en vue d'assurer la sécurité des gens et de l'environnement.

SOMMAIRE DES MESURES RECOMMANDÉES ET ÉCHÉANCES

Tableau 1 — Sommaire des recommandations et échéances

Recommandation	Mesure recommandée	Échéance
Recommandation 1	Transports Canada doit présenter au Comité permanent des comptes publics de la Chambre des communes : 1) un rapport sur le développement des indicateurs servant à l'évaluation du rendement; 2) un rapport sur les taux de conformité des compagnies de chemin de fer aux règlements; 3) un rapport sur l'évaluation du programme de surveillance de la sécurité ferroviaire et le plan d'action pour mieux évaluer le programme de façon régulière.	1) 31 octobre 2021 2) 28 février 2022 3) 28 février 2023
Recommandation 2	Transports Canada doit présenter au Comité un rapport sur les changements apportés aux lignes directrices fournis aux compagnies de chemin de fer concernant les données sur la sécurité qu'elles doivent fournir au Ministère.	31 octobre 2021
Recommandation 3	Transports Canada doit présenter au Comité un rapport présentant les changements aux procédures de planification des activités de surveillance afin que celles-ci tiennent compte des résultats des vérifications des systèmes de gestion de la sécurité.	31 août 2022
Recommandation 4	Transports Canada doit présenter au Comité présentant ses nouvelles normes sur les délais pour évaluer si les compagnies de chemin de fer corrigent les lacunes relevées lors des inspections et vérifications des systèmes de gestion de la sécurité.	31 décembre 2021
Recommandation 5	Transports Canada doit présenter au Comité un rapport sur la mise en place de son nouveau plan de gestion des données	31 décembre 2021



Recommandation	Mesure recommandée	Échéance
	concernant les vérifications des systèmes de gestion.	
Recommandation 6	Transports Canada doit présenter au Comité : 1) un rapport sur l'efficacité des processus du système de gestion de la sécurité des compagnies de chemin de fer; 2) un rapport sur ses consultations sur le <i>Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire</i> .	1) 31 décembre 2021 2) 31 octobre 2022

ANNEXE A LISTE DES TÉMOINS

Le tableau ci-dessous présente les témoins qui ont comparu devant le Comité lors des réunions se rapportant au présent rapport. Les transcriptions de toutes les séances publiques reliées à ce rapport sont affichées sur la [page Web du Comité sur cette étude](#).

Organismes et individus	Date	Réunion
Bureau du vérificateur général Karen Hogan, vérificatrice générale du Canada Dawn Campbell, directrice principale Isabelle Marsolais, directrice	2021/05/06	30
Ministère des Transports Michael Keenan, sous-ministre Aaron McCrorie, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté Michael DeJong, directeur général, Sécurité ferroviaire	2021/05/06	30

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} 30 et 38](#)) est déposé.

Respectueusement soumis,

La présidente,
Kelly Block, députée

