



## RÉÉVALUATION DES RÉPONSES DE TRANSPORTS CANADA À LA RECOMMANDATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ FERROVIAIRE R97-06 - R96C0172

### VALEUR DE LA SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE DE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

#### Introduction

Dans la soirée du 12 août 1996, les trois personnes qui se trouvaient dans la cabine de la locomotive de tête du train de marchandises no 117 du Canadien National (CN) qui se dirigeait vers l'ouest ont subi des blessures mortelles quand le train qui filait à quelque 54 mi/h a heurté de plein fouet un groupe de 20 wagons partis à la dérive qui roulaient vers l'est à quelque 30 mi/h. L'accident est survenu à quelque 6 milles à l'est d'Edson (Alberta).

Le Bureau est d'avis que la surveillance réglementaire exercée par Transports Canada doit veiller à ce que les compagnies ferroviaires aient des systèmes efficaces en place pour assurer le respect des normes de sécurité dans leurs activités courantes. La présente enquête a déterminé que, comme le CN a reconnu qu'il fallait installer un grand nombre de dérailleurs au pays, Transports Canada n'a pas maintenu une surveillance satisfaisante de l'infrastructure et de la conformité aux règlements pour s'assurer que les chemins de fer respectaient constamment les exigences du Règlement sur la sécurité de la voie.

Le Bureau a terminé son enquête et publié le rapport R96C0172 le 15 septembre 1997.

#### Recommandation R97-06 (15 septembre 1997)

La principale inquiétude que cet accident soulève concerne la surveillance réglementaire de l'infrastructure ferroviaire; toutefois, les lacunes relevées sur le plan de la conformité aux normes de sécurité nationales compromettent peut-être la sécurité ferroviaire à d'autres égards.

Le Bureau a déjà fait des observations sur la possibilité de lacunes généralisées dans des domaines comme les méthodes d'inspection des wagons et d'exploitation des triages. Afin de s'assurer que les normes de sécurité nationales sont respectées, le Bureau a recommandé que :

Le ministère des Transports élabore et mette en œuvre des politiques et des procédures pour la réalisation d'un programme national de vérification qui permette de bien évaluer l'habileté des chemins de fer à appliquer les normes de sécurité nationales.

### **Réponse de Transports Canada (12 décembre 1997)**

Transports Canada a accepté la recommandation et indiqué qu'il élaborerait et mettrait en œuvre des politiques et des procédures pour la réalisation d'un programme opportun, en utilisant une méthode axée sur le rendement et les pratiques d'évaluation des risques.

### **Évaluation du Bureau (13 mai 1998)**

On estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Autre réponse de Transports Canada (28 juillet 2006)**

Transports Canada a transmis une mise à jour indiquant que le ministère a élaboré un programme intégré de surveillance de la sécurité, et est en voie de le mettre en œuvre. Tous les programmes de surveillance de la sécurité ferroviaire entreront en ligne de compte dans l'évaluation d'un système de sécurité ferroviaire ou d'une de ses composantes. Un projet de manuel de vérification a été mis au point pour aider à l'évaluation de la capacité d'une compagnie ferroviaire de respecter des normes de sécurité nationales. Un programme de planification axé sur le risque a aussi été élaboré et mis en œuvre. Transports Canada estime que le dossier de cette recommandation reste ouvert.

### **Réévaluation du Bureau (25 août 2006)**

En 2001, le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire de Transports Canada est entré en vigueur. Les compagnies ferroviaires canadiennes doivent maintenant soumettre un système de gestion de la sécurité à Transports Canada. Même s'il s'est écoulé cinq ans depuis l'entrée en vigueur du règlement, il semble que tous les éléments de ces systèmes de gestion de la sécurité ne soient pas fonctionnels.

Du fait que seulement certains éléments soient pleinement fonctionnels, l'efficacité globale du programme de Transports Canada ne peut pas être mesurée de façon complète. On estime que la réponse dénote une **intention satisfaisante**.

### **Autre réponse de Transports Canada (novembre 2009)**

Transports Canada continue la mise en œuvre de son programme intégré de surveillance de la sécurité. Des processus opérationnels sont en train d'être élaborés dans les quatre secteurs clés du modèle de surveillance de la sécurité ferroviaire : planification opérationnelle intégrée fondée sur les risques, surveillance, application de la loi et évaluation de l'analyse du rendement des compagnies ferroviaires. Sous le secteur de la surveillance, un programme intégré national de surveillance accompagné d'un processus opérationnel a été mis sur pied et approuvé par la haute gestion de la Sécurité ferroviaire. Le programme national de surveillance est fondé sur le concept et les principes du système de gestion de la sécurité (SGS). La réglementation en matière de SGS jette les bases du programme national de surveillance; toutefois, le programme comprend des vérifications spécifiques fonctionnelles. La Division du matériel de la Sécurité ferroviaire a mis en œuvre des politiques et procédures et un programme national de surveillance pour les fonctions matérielles des compagnies ferroviaires de réglementation fédérale. La Division des opérations de la Sécurité ferroviaire a finalisé le programme d'inspection des opérations qui comprend des modules de surveillance. Les inspecteurs de la Sécurité ferroviaire reçoivent de la formation en vérification.

### **Autre réponse de Transports Canada (janvier 2010)**

La Sécurité ferroviaire de Transports Canada est en train de créer une nouvelle direction des vérifications, de l'évaluation des risques et de conformité en réponse à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'une réorganisation. La direction fournira une orientation fonctionnelle supplémentaire et assurera plus de contrôle dans trois domaines : planification et contrôle national de vérification, évaluation et contrôle des risques et expertise en conformité. On a identifié l'intégration du programme dans la Sécurité ferroviaire comme un élément clé d'un programme d'inspection efficace et robuste. Transports Canada travaille aussi à incorporer des éléments discrets du SGS au programme d'inspection des opérations en harmonie avec la conception et la méthodologie du programme de matériel.

### **Réévaluation du Bureau (16 septembre 2010)**

Compte tenu que le programme national de surveillance de Transports Canada a été mis sur pied pour répondre à l'intention de la recommandation, et qu'une nouvelle direction est en train d'être formée en réponse à l'examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire et d'une réorganisation, le Bureau estime maintenant qu'une **attention entièrement satisfaisante** a été accordée à la lacune.

### **Suivi exercé par le BST**

Le présent dossier est classé **fermé**.