



Sécurité ferroviaire

Surveillance et expertise



Plan stratégique 2010–2015



© Sa Majesté la Reine de droit du Canada, représentée par le ministre des Transports, 2010

Le ministère des Transports du Canada autorise la reproduction du contenu de la présente publication, en tout ou en partie, pourvu que pleine reconnaissance soit accordée au ministère des Transports du Canada et que la reproduction du matériel soit exacte. Bien que l'utilisation du matériel soit autorisée, le ministère des Transports du Canada se dégage de toute responsabilité quant à la façon dont l'information est présentée et à l'interprétation de celle-ci.

L'information contenue dans la présente publication n'a pas nécessairement été mise à jour pour refléter des modifications apportées au contenu original. Pour une information à jour, le lecteur est invité à communiquer avec Transports Canada.

Pour obtenir des exemplaires de la publication, communiquez avec le Bureau de commandes de Transports Canada au 1 888 830-4911 — De l'extérieur du Canada : 613 991-4071.

Pour obtenir une version accessible de la présente publication, veuillez communiquer avec le Bureau de commandes de Transports Canada au 1 888 830-4911 — De l'extérieur du Canada : 613 991-4071.

Une version électronique de la présente publication est disponible à :
<http://www.tc.gc.ca/fra/securiteferroviaire/publications-629.htm>

This publication is also available in English under the title: *Strategic Plan 2010–2015*.

ISBN : 978-1-100-52666-9
N° de catalogue T33-14/2010

TP 15083
(11/2010)

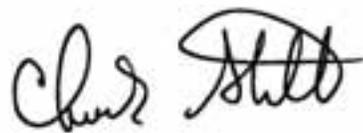
TC-1004073

Message du ministre

Les chemins de fer constituent une partie importante de l'histoire et de l'identité du Canada. De plus, ils contribuent grandement à notre prospérité nationale, aux déplacements des gens, au transport des marchandises et à la liaison entre nos portes d'entrées d'un océan à l'autre.

À Transports Canada, nous avons à cœur l'élaboration d'un système ferroviaire florissant, sûr et sécuritaire qui continuera à combler les besoins de nos collectivités et à assurer la prospérité économique de notre pays. Cet engagement est mis en évidence par l'examen récent de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et les mesures que nous avons prises par la suite pour mettre en vigueur les recommandations résultant de l'examen, notamment en apportant des modifications législatives à la loi et en prenant plusieurs autres initiatives, élaborées en collaboration avec nos partenaires de l'industrie.

Nous avons déjà accompli beaucoup de progrès en ce qui a trait à la sécurité ferroviaire, mais il reste encore du travail à faire. Nous devons achever la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et améliorer le cadre de réglementation et notre culture de sécurité. Le *Plan stratégique de la Sécurité ferroviaire de 2010–2015* constitue notre stratégie pour atteindre ces buts et beaucoup d'autres au cours des cinq prochaines années. Ce plan est exhaustif, concret et tourné vers l'avenir et il fournit une base solide pour améliorer davantage la sécurité ferroviaire au Canada. Il représente le modèle sur lequel s'appuie Transports Canada pour assurer la réussite du secteur de la sécurité ferroviaire.



L'honorable Chuck Strahl
Ministre des Transports, de l'Infrastructure
et des Collectivités

Message du directeur général, Sécurité ferroviaire

Depuis la présentation de notre plan stratégique précédent en 2005, nous avons réalisé des progrès importants dans le secteur de la sécurité ferroviaire. Nous avons, avec succès, mis au point notre démarche systémique dans la surveillance de la sécurité, accru nos efforts relativement aux systèmes de gestion de la sécurité, au rendement de gestion de la qualité et au rendement axé sur le risque, et nous avons démontré un bon leadership dans l'élaboration de relations mutuellement bénéfiques avec nos intervenants.

Dans le cadre de notre *Plan stratégique de 2010–2015*, nous continuerons à travailler sur ces initiatives en cours pour améliorer la qualité, la cohérence, et l'intégration du programme, mais ce n'est pas tout. Maintenant que la réorganisation de notre direction générale est terminée, nous sommes en très bonne position pour relever de nouveaux défis, y compris le recrutement et le maintien en poste d'employés dévoués et talentueux et la formation de programmes élaborés de formation et de perfectionnement pour notre personnel clé. Nous continuerons également à travailler en vue d'améliorer nos capacités d'analyse et de gestion des données, de perfectionner notre cadre de réglementation, d'élargir nos communications et de faciliter l'introduction de nouvelles technologies de sécurité ferroviaire.

Notre nouveau plan stratégique a été élaboré en collaboration avec nos employés et nos intervenants. Le plan nous indique dans quelle direction nous devons nous diriger, comment nous pouvons y arriver et comment évaluer la réussite de nos progrès.

Je suis impatient de voir les progrès qui seront réalisés dans la sécurité ferroviaire au cours des cinq prochaines années. En utilisant ce document stratégique exhaustif comme guide, nous sommes en bonne position pour réaliser des progrès remarquables en ce qui concerne la mise en œuvre d'une véritable culture de sécurité pour nous-mêmes et nos intervenants. J'ai bien hâte de travailler avec vous tous pour faire de ce plan stratégique une réussite.



Luc Bourdon

Plan stratégique de la Sécurité ferroviaire 2010–2015



Table des matières

Introduction	1
Aperçu	3
Aperçu du programme	3
Aperçu de l'industrie et des intervenants	3
Contexte—Analyse environnementale	4
Programme de sécurité ferroviaire	7
Notre vision	7
Notre mission	7
Nos valeurs	7
Nos résultats	8
Activités du programme	8
Nos défis	9
Stratégies pour 2010–2015	11
Programme équilibré de surveillance et de sensibilisation	11
Gestion du personnel	12
Formation et perfectionnement	13
Gestion et analyse des données	14
Gestion des risques	15
Améliorer le cadre réglementaire	16
Renforcer les communications de la Sécurité ferroviaire	17
Faciliter les nouvelles technologies de sécurité et harmoniser les exigences réglementaires en Amérique du Nord	18
Améliorer une gestion et une gouvernance efficaces	19
Mettre davantage en œuvre la culture de la sécurité à l'échelle de la Sécurité ferroviaire et de l'industrie du transport ferroviaire	20
Modèle du Plan stratégique	21
Les prochaines étapes	23
Annexe A : Statistiques de l'industrie pour les compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral	25



Introduction

“ Le plan stratégique de la Sécurité ferroviaire définit la vision, la mission, les valeurs et les stratégies nationales de la Direction générale pour le Programme de sécurité ferroviaire jusqu'en 2015. ”

Introduction

Le plan stratégique de la Sécurité ferroviaire définit la vision, la mission, les valeurs et les stratégies nationales de la Direction générale pour le Programme de sécurité ferroviaire jusqu'en 2015. Il vise à donner une orientation à des plans opérationnels plus précis pour chaque direction du Programme.

Depuis la publication de notre plan précédent, *En voiture : Sécurité ferroviaire — Plan stratégique 2005–2010*, le Programme de sécurité ferroviaire a honoré de nombreux engagements clés, dont :

- l'amélioration de la compréhension et de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par l'industrie;
- la mise sur pied d'un nouveau comité consultatif, le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire;
- l'établissement de relations plus efficaces et axées davantage sur la collaboration avec l'industrie grâce à des groupes de travail et des comités;
- la meilleure intégration des programmes afin d'inclure les systèmes de gestion de la sécurité à titre de principe essentiel;
- la mise en œuvre de la planification opérationnelle fondée sur les risques afin de cerner les secteurs qui présentent les risques les plus élevés et de distribuer les ressources en conséquence;
- la mise en place d'un cadre de gestion de la qualité et l'amélioration de la cohérence du programme;
- la réorganisation de l'Administration centrale de la Sécurité ferroviaire afin de mieux harmoniser les programmes et les résultats;
- l'ajout d'un secrétariat au Programme de sécurité ferroviaire en vue de répondre aux besoins en matière de communication et de consultation.

Le plan actuel tient compte de l'incidence de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* qui a été entrepris en décembre 2006 et de ses recommandations, à la suite duquel des groupes de travail techniques mixtes de l'industrie et de Transports Canada ont élaboré des plans d'action. De plus, d'autres considérations, telles que les initiatives du gouvernement, le rôle et l'importance croissante de la technologie dans l'industrie du transport ferroviaire, le vieillissement de la population, le taux d'accidents ferroviaires, l'attention des médias et les perceptions du public, continueront également d'avoir une incidence sur le Programme de sécurité ferroviaire et de lui poser des défis.

Dans le contexte actuel et en prévision l'avenir, les intervenants internes et externes de la Sécurité ferroviaire ont déterminé un certain nombre de défis actuels et futurs, décrits ci-dessous. Le Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire (CHDSF) s'est engagé à faire face à ces défis à l'aide de stratégies réalistes et mesurables au cours de la période 2010–2015.

En plus d'exposer en détail ce que nous accomplirons, le plan décrit la façon dont nous mesurerons notre succès et démontrerons le progrès accompli pour relever chaque défi.



Aperçu

“ L'équipe du Programme de sécurité ferroviaire est responsable d'élaborer, de mettre en œuvre et de promouvoir les politiques, les règlements, les normes et la recherche en matière de sécurité. ”

Aperçu

Aperçu du programme

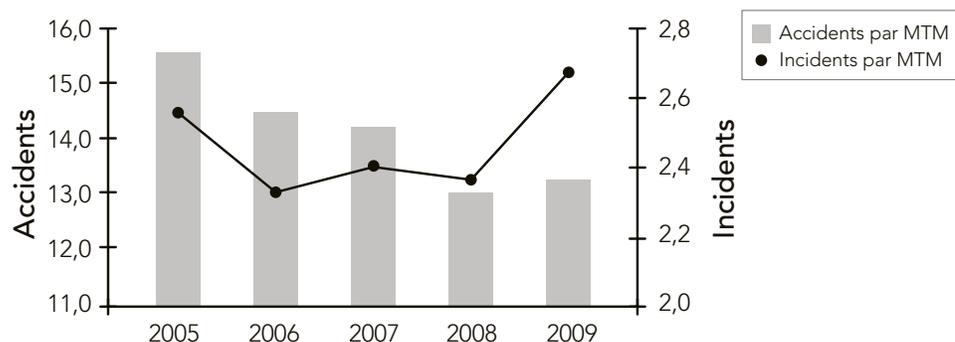
L'équipe du Programme de sécurité ferroviaire est responsable d'élaborer, de mettre en œuvre et de promouvoir les politiques, les règlements, les normes et la recherche en matière de sécurité. Elle contribue également avec des partenaires à l'amélioration de la sécurité des passages à niveau. Les inspecteurs régionaux surveillent le respect des exigences réglementaires approuvées et appliquent la réglementation dans tout cas de non-conformité. Ce travail est entrepris sous l'égide de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (1989). Même si le programme est constitué de nombreuses activités complexes, le Programme de sécurité ferroviaire se consacre à la réglementation, à la sensibilisation et à la surveillance afin d'obtenir un réseau national de transport ferroviaire que les Canadiens reconnaissent comme sécuritaire et efficace.

Aperçu de l'industrie et des intervenants

À l'heure actuelle, 32 compagnies de chemin de fer exploitées au Canada sont titulaires d'un certificat d'aptitude délivré par l'Office des transports du Canada, ce qui les assujettit à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. D'autres compagnies de chemin de fer qui relèvent de la compétence provinciale sont assujetties aux exigences fédérales par la législation provinciale et diverses ententes fédérales-provinciales.

D'après les données de 2009 de Transports Canada, le nombre de trains-milles (MTM) est tombé de plus de 90 millions à 78 millions en raison du ralentissement économique, tandis que le nombre de MTM voyageurs est demeuré stable à 6,8 millions. Les taux d'accidents et d'incidents par MTM des compagnies de chemin de fer relevant de la compétence fédérale ont connu une amélioration continue au cours des cinq dernières années, à l'exception de 2009, en raison notamment du nombre moins élevé de MTM (comme le montre le tableau ci-dessous).

Accidents et incidents par million de trains-milles



Source : Bureau de la sécurité des transports du Canada (voir l'annexe A)

En 2008, les compagnies de chemin de fer situées au Canada avaient 84 000 wagons à marchandises et 3 000 locomotives en service, et elles s'occupaient de près de 4 millions d'envois en wagon complet pesant en moyenne 80 tonnes chacun.

Selon l'Association des chemins de fer du Canada, en 2008, les compagnies de chemin de fer situées au Canada avaient 84 000 wagons à marchandises et 3 000 locomotives en service, et elles s'occupaient de près de 4 millions d'envois en wagon complet pesant en moyenne 80 tonnes chacun. Un total de 540 voitures à voyageurs était en service, et le trafic voyageurs, en croissance, s'est élevé à 5 millions de voyageurs interurbains et à plus de 67 millions de navetteurs. En 2008, le nombre moyen d'employés de l'industrie du transport ferroviaire était de 35 200.

Un total de 24 700 milles (39 000 km) de lignes ferroviaires était réglementé par le gouvernement fédéral et 4 300 milles (6 900 km) par les provinces, tandis qu'en 2008, environ 29 000 passages à niveau étaient réglementés par le gouvernement fédéral et 6 500 par les provinces.

En plus des intervenants extérieurs, tels que les compagnies de chemin de fer, les syndicats et le grand public, l'équipe du Programme de sécurité ferroviaire travaille étroitement avec d'autres divisions de Transports Canada comme la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, la Direction générale de la sûreté du transport terrestre et intermodal, la Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile, la Direction générale de la technologie des transports et de l'innovation et le Groupe des politiques. Afin d'élaborer et d'exécuter ses programmes, la sécurité ferroviaire collabore également avec d'autres ministères et organismes gouvernementaux, tels que l'Office des transports du Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Ressources humaines et Développement des compétences Canada.

Contexte — Analyse environnementale

Le Programme de sécurité ferroviaire a permis d'introduire et de mettre en œuvre de nouvelles approches et de nouveaux concepts, tels que les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), des pratiques de vérification, la gestion axée sur les risques et des pratiques d'inspection.

Au cours des 15 dernières années, l'industrie du transport ferroviaire a fait l'objet de changements importants, dont la privatisation du CN, la prolifération des chemins de fer d'intérêt local, la croissance rapide des services ferroviaires pour les marchandises et les voyageurs (y compris les navetteurs) et l'augmentation de la complexité des services ferroviaires. Entre 2005 et 2007, des déraillements très médiatisés étaient à l'origine de blessures graves, de décès, de dommages importants causés à l'environnement et de retombées économiques négatives pour les compagnies de chemin de fer et les collectivités. De plus, le Programme de sécurité ferroviaire a permis d'introduire et de mettre en œuvre de nouvelles approches et de nouveaux concepts, tels que les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), des pratiques de vérification, la gestion axée sur les risques et des pratiques d'inspection.

Les accidents très médiatisés de 2005 ont incité le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités à lancer, en décembre 2006, un examen complet de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités (CPTIC) à mener sa propre étude sur la sécurité ferroviaire.

En mars 2008, le Comité consultatif sur l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) a publié son rapport intitulé *Renforcer les liens : un engagement partagé pour la sécurité ferroviaire*. En mai 2008, le CPTIC a publié son propre



rapport sur la sécurité ferroviaire. Ces deux rapports contenaient au total 70 recommandations visant à améliorer la sécurité ferroviaire.

La Direction générale de la Sécurité ferroviaire et les intervenants ont consacré du temps et des efforts importants à élaborer des plans d'action pour donner suite aux recommandations de l'examen de la LSF par l'entremise de six groupes de travail techniques composés de représentants de Transports Canada, de l'industrie du transport ferroviaire et des syndicats.

Deux défis clés mis en valeur par l'examen de la LSF étaient la nécessité que la Sécurité ferroviaire fournisse des directives fonctionnelles aux Régions et que la Direction générale soit structurée de manière à mieux intégrer les systèmes de gestion de la sécurité.

Pour répondre à ces préoccupations, la Direction générale de la sécurité ferroviaire a entrepris un examen organisationnel en septembre 2008. Il est devenu évident très rapidement que les données démographiques et les ressources devaient également être examinées dans le cadre de cet examen. À l'instar d'autres organisations du gouvernement, le Programme de sécurité ferroviaire est aux prises avec le vieillissement de la main-d'œuvre, les retraites imminentes et le besoin d'engager de nouveaux employés. La réorganisation de la Sécurité ferroviaire est entrée en vigueur en mars 2010.

Dans le cadre du Plan d'action économique, le budget de 2009 a affecté 72 millions de dollars échelonnés sur cinq ans (de 2009–2010 à 2013–2014) et 15 millions de dollars pour les années suivantes à Transports Canada en vue d'améliorer la sécurité ferroviaire. Puisqu'il comprenait une augmentation de 53 ETP afin de renforcer le programme national de sécurité ferroviaire, il portait l'effectif total à un peu plus de 200 ETP et le budget annuel à environ 36 millions de dollars.

Dans ce contexte, la Sécurité ferroviaire doit s'occuper de changements internes importants, notamment d'adopter une nouvelle structure organisationnelle et de se doter de nouvelles ressources progressivement.

Au sein de Transports Canada, les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) demeurent une priorité et la Sécurité ferroviaire continue à favoriser et à promouvoir la mise en œuvre des SGS et de la culture de la sécurité dans l'industrie du transport ferroviaire.

Même si de nombreux changements seront apportés au Programme et que ce dernier sera mis en présence de divers défis dans les années à venir, nous continuons de nous inspirer de la vision, de la mission et des valeurs essentielles de la Direction générale et du Ministère.

Deux défis clés ... étaient la nécessité que la Sécurité ferroviaire fournisse des directives fonctionnelles aux Régions et que la Direction générale soit structurée de manière à mieux intégrer les systèmes de gestion de la sécurité.

À l'instar d'autres organisations du gouvernement, le Programme de sécurité ferroviaire est aux prises avec le vieillissement de la main-d'œuvre, les retraites imminentes et le besoin d'engager de nouveaux employés.



Programme de sécurité ferroviaire

“ Nous favorisons la sécurité
du réseau canadien de transport
ferroviaire par la réglementation,
la sensibilisation et la surveillance. ”

Programme de sécurité ferroviaire

Le Programme de sécurité ferroviaire continuera de s'inspirer de la mission de Transports Canada qui consiste à *servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport au Canada qui soit sûr et sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.*

Notre vision

Notre vision définit l'objectif ultime du programme :

Un réseau national de transport ferroviaire que les Canadiens reconnaissent comme sécuritaire et efficace.

Notre mission

Notre mission explique la façon dont nous contribuons au réseau de transport ferroviaire sécuritaire :

Nous favorisons la sécurité du réseau canadien de transport ferroviaire par la réglementation, la sensibilisation et la surveillance.

Nos valeurs

Nous veillons au respect des valeurs :

Respect : Nous apprécions et nous respectons nos collègues et nos clients.

Un comportement qui élimine des activités ou des mots qui favorisent une race, un genre, une langue, un physique et un âge mène à un milieu de travail équitable, compatissant et ouvert à la diversité, ce qui augmente notre habileté à servir les Canadiens.

Professionalisme : Nous sommes fiers de notre professionnalisme.

Un comportement qui favorise l'innovation, récompense les efforts, répond à des normes élevées bien comprises, met en valeur les ressources et appuie l'apprentissage continu contribue à la fierté que notre travail nous procure et à la satisfaction que les Canadiens retirent de nos services.

Travail d'équipe : Nous travaillons en équipe

Un comportement qui s'assure que lorsque cela est approprié, des équipes de travail, des équipes d'intérêt ou des équipes virtuelles sont utilisés pour des initiatives axées sur les résultats afin de garantir un rendement et une efficacité maximums. Nous pratiquons l'écoute proactive, nous appuyons les décisions collectives, nous faisons confiance à nos collègues, nous partageons les ressources et nous sommes ouverts au changement. Nous travaillons vers l'atteinte d'un consensus commun sur la collaboration avec tous nos partenaires.

Nous pratiquons l'écoute proactive, nous appuyons les décisions collectives, nous faisons confiance à nos collègues, nous partageons les ressources et nous sommes ouverts au changement.

Service à la clientèle : Nos services sont adaptés aux besoins des clients

Un comportement qui s'assure que nous concentrons nos efforts sur nos clients, qui comptent sur nous pour demander leur avis, faire des contrats officiels et non officiels avec eux, surveiller l'efficacité de ces contrats et les aider à atteindre leurs buts.

Nos résultats

Notre objectif commun est d'obtenir un réseau de transport ferroviaire sécuritaire en :

- réduisant les taux d'accidents, d'incidents et de blessures
- améliorant la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport ferroviaire

Activités du programme

Le Programme de sécurité ferroviaire mène de nombreuses activités complexes, dont les activités clés qui suivent afin de mener à bien sa mission et d'obtenir les résultats souhaités.

Réglementation

- Élaboration et interprétation des lois et des politiques
- Relations internationales, intergouvernementales, ministérielles et interministérielles
- Point central pour encourager les nouvelles technologies et l'harmonisation

Sensibilisation

- Communications, consultation auprès des intervenants, éducation et sensibilisation
- Programmes de financement, notamment pour l'amélioration des passages à niveau

Surveillance

- Prestation et suivi des programmes, y compris les vérifications, les inspections, le traitement des plaintes, l'application de la loi et l'intervention en cas de menaces à la sécurité

Gestion de la sécurité ferroviaire

- Planification, examen et analyse
- Administration financière et gestion des ressources humaines
- Prestation de conseils au ministre et au Ministère
- Orientation et politiques du programme

Notre objectif commun est d'obtenir un réseau de transport ferroviaire sécuritaire en : 1) réduisant les taux d'accidents, d'incidents et de blessures; 2) améliorant la confiance du public dans la sécurité du réseau de transport ferroviaire.



Nos défis

Lors de l'élaboration du plan stratégique, nous avons mené des consultations auprès des employés, des gestionnaires, des compagnies de chemin de fer, des syndicats et du Bureau de la sécurité des transports. Nos consultations nous ont permis de définir un certain nombre de défis actuels et futurs à relever, tant à l'interne qu'à l'externe.

Les défis axés sur l'interne sont ceux qui nécessitent des améliorations à l'interne pour consolider la gestion et la prestation du programme.

Les défis axés sur l'externe sont ceux qui nécessitent des améliorations pour consolider l'orientation externe et l'information aux intervenants dans le domaine ferroviaire.

Nos consultations nous ont permis de définir un certain nombre de défis actuels et futurs à relever, tant à l'interne qu'à l'externe.

Défi	Axé sur l'interne	Axé sur l'externe
Équilibrer et intégrer nos activités opérationnelles de surveillance et de sensibilisation	X	
Nous concentrer sur le recrutement et le maintien en poste du personnel	X	
Consolider notre programme de formation et de perfectionnement	X	
Améliorer les capacités de gérer et d'analyser les données	X	
Mettre en œuvre une gestion axée sur les risques qui soit cohérente	X	X
Améliorer le cadre réglementaire		X
Renforcer les communications de la Sécurité ferroviaire	X	X
Faciliter les nouvelles technologies et harmoniser les exigences réglementaires		X
Renforcer notre cadre de gestion de gouvernance	X	
Promouvoir et améliorer la culture de la sécurité	X	X



Stratégies pour 2010–2015

“ ... nos réalisations,
les résultats prévus, les indicateurs
de progrès et les initiatives clés. ”

Stratégies pour 2010–2015

Cette section décrit les stratégies qui permettront de relever chaque défi énuméré ci-dessus au cours des cinq prochaines années, ainsi que nos réalisations, les résultats prévus, les indicateurs de progrès et les initiatives clés.

1. Programme équilibré de surveillance et de sensibilisation

Le défi consiste à intégrer et à équilibrer notre approche des activités de surveillance et de sensibilisation.

La stratégie vise à utiliser la gestion des risques pour trouver un bon équilibre entre les activités opérationnelles de la Sécurité ferroviaire, y compris les activités de vérification, d'inspection et de sensibilisation, afin d'appuyer un programme de sécurité ferroviaire efficace.

Réalisation : un programme équilibré et intégré de surveillance et de sensibilisation.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Utiliser une approche fondée sur les risques pour l'établissement des priorités pour déterminer le niveau de vérifications, d'inspections et d'activités de sensibilisation qui est nécessaire pour la prestation du programme national.	Le nombre de vérifications et d'inspections effectuées.	Les plans opérationnels annuels du programme de sécurité ferroviaire sont élaborés en utilisant une approche cohérente de la planification axée sur les risques.
Définir le programme de sensibilisation, y compris les rôles, les responsabilités, les activités et les produits.	Le nombre et le pourcentage d'inspecteurs qui ont suivi une formation sur la vérification et la gestion des risques.	Tous les inspecteurs ont suivi une formation en tant que membres de l'équipe de vérification et ils possèdent les connaissances nécessaires pour participer aux vérifications.
Déterminer les mesures du rendement d'un programme équilibré de surveillance et de sensibilisation.	Le nombre d'activités et de produits de sensibilisation.	Le programme de sensibilisation est bien défini et est appuyé par une stratégie de communication.
	L'amélioration des taux de conformité d'après les inspections et les vérifications.	
	L'industrie améliore son rendement en matière de sécurité, comme le prouve la diminution des accidents, des incidents et des blessures.	

Stratégies pour 2010–2015

2. Gestion du personnel

Le défi consiste à recruter et à conserver le personnel technique compétent, vu le vieillissement de la population, les besoins accrus en personnel qui découlent de l'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et la concurrence pour les ressources au sein de l'industrie. Ce défi est accentué par les longs délais de recrutement et le manque de plans de relève.

La stratégie vise à attirer, à recruter et à maintenir en poste les personnes les plus qualifiées.

Réalisation : La Sécurité ferroviaire possède un effectif complet constitué d'employés compétents grâce à une planification de la relève, à un recrutement et à une rétention du personnel efficaces.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Réaliser la mise en œuvre de la réorganisation de l'Administration centrale de la Sécurité ferroviaire.	Le pourcentage de postes pourvus en six mois.	Les employés possèdent les compétences et l'expérience nécessaires.
Définir les besoins actuels et futurs de tous les postes.	Le pourcentage de renouvellement de la main-d'œuvre.	Le taux de postes à pourvoir est inférieur à 5 % d'ici 2012.
Élaborer et mettre en œuvre un plan de relève, de recrutement et de conservation.	Le nombre de postes à pourvoir actuellement et à l'avenir.	
Examiner la mise sur pied d'un programme d'échange de cadres avec l'industrie.		
Inclure la dotation des postes vacants dans la responsabilisation de chaque directeur et le refléter dans son entente de gestion sur le rendement.		
Insérer un point permanent sur le recrutement et le maintien du personnel à l'ordre du jour des réunions du Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire (CHDSF).		

3. Formation et perfectionnement

Le défi consiste à renforcer les programmes de formation afin de satisfaire aux nouvelles exigences de formation et de garantir que les employés possèdent les compétences et les connaissances nécessaires pour la prestation du programme.

La stratégie vise à élaborer un programme de formation complet intégré qui définisse et permette une formation de base, en cours d'emploi, de maintien et de mise à jour.

Réalisation : Tous les employés de la Sécurité ferroviaire suivent la formation appropriée selon leur poste au moyen d'un programme de formation efficace.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Mettre sur pied une équipe de formation nationale de la Sécurité ferroviaire.	Au total, 90 % des cours de formation prévus sont donnés.	L'efficacité de la formation est validée et évaluée par le rendement au travail.
Examiner et mettre à jour les exigences de formation de base pour la prestation d'un programme efficace.	Tous les nouveaux employés (100 %) suivent la formation nécessaire en moins d'un an.	Les employés et les gestionnaires sont au moins « plutôt satisfaits » de la formation reçue.
Élaborer et mettre en œuvre le programme de formation en utilisant des salles de classe, le mentorat, une formation assistée par ordinateur et d'autres techniques jugées appropriées.		



Stratégies pour 2010–2015

4. Gestion et analyse des données

Le défi consiste à recueillir et à analyser des données pertinentes, fiables et complètes afin d'appuyer la prise de décisions et la production de rapports sur le rendement.

La stratégie vise à concevoir des outils et à développer la capacité de recueillir et d'analyser des données afin d'appuyer la prise de décisions et la production de rapports sur le rendement.

Réalisation : un système de production de rapports et de gestion des données efficace ainsi qu'une capacité d'analyse suffisante pour appuyer une gestion efficace fondée sur les risques des activités de surveillance, de sensibilisation et de réglementation.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Déterminer les données et les analyses nécessaires pour la prise de décisions et la production de rapports sur le rendement. Élaborer un plan pour la création d'un système de données. Accroître la capacité analytique ou recruter du personnel à cette fin.	L'acquisition des capacités analytiques nécessaires. La capacité de produire des bulletins de rendement pour chaque compagnie de chemins de fer. Le pourcentage de problèmes liés au système de données qui sont réglés en moins de vingt-quatre heures.	Un système de données qui répond aux exigences de la prise de décisions et de la production de rapports sur le rendement. Le pourcentage d'utilisateurs satisfaits des données et des analyses disponibles. Les rapports sont produits en temps voulu et ils sont précis.

5. Gestion des risques

Le défi consiste à encourager l'utilisation d'une approche commune et cohérente de la gestion des risques à l'échelle du Programme de sécurité ferroviaire et de l'industrie du transport ferroviaire.

La stratégie vise à promouvoir la compréhension et l'utilisation de la gestion des risques dans les activités quotidiennes au sein du Programme de sécurité ferroviaire et de l'industrie du transport ferroviaire.

Réalisation : un programme de gestion des risques qui favorise une compréhension commune et une utilisation cohérente de la gestion des risques à l'interne ainsi que dans l'industrie du transport ferroviaire.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Exercer un leadership fonctionnel lié à la gestion des risques.	Les employés comprennent et appliquent la gestion des risques dans leurs tâches quotidiennes.	Le Programme de sécurité ferroviaire et l'industrie du transport ferroviaire adoptent une définition commune de la gestion des risques.
Communiquer clairement les pratiques et les concepts liés à la gestion des risques et fournir une formation à ce sujet.	Les syndicats sont satisfaits de l'approche de la gestion des risques adoptée par la Sécurité ferroviaire.	Mis en œuvre d'un cadre de mesure du rendement axé sur les risques.
Mettre sur pied un groupe de travail sur la gestion des risques pour qu'il élabore des paramètres, des processus, des outils et des produits.	Les vérifications et les inspections montrent que l'industrie utilise davantage la gestion des risques.	Mis en œuvre d'un processus opérationnel interne de gestion des risques et validation de la cohérence et de l'efficacité au moyen d'évaluations internes.



Stratégies pour 2010–2015

6. Améliorer le cadre réglementaire

Le défi consiste à renforcer le cadre réglementaire pour donner suite aux recommandations découlant de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* conformément à la *Directive du Cabinet sur la rationalisation de la réglementation* et au Cadre de coopération en matière de réglementation nord-américain.

La stratégie vise à élaborer et à mettre en œuvre des règlements et d'autres outils réglementaires efficaces qui permettent d'améliorer la sécurité.

Réalisation : le cadre réglementaire donne une orientation précise à l'industrie du transport ferroviaire et au public pour assurer un réseau de transport ferroviaire sécuritaire tout en réduisant l'incidence des exigences réglementaires sur les coûts de la prestation de services ferroviaires efficaces.

Nos initiatives stratégiques

- Évaluer le cadre réglementaire et élaborer un plan contenant des priorités pour la réglementation :
- déterminer les options réglementaires et en définir clairement les avantages et les risques;
 - élaborer les nouveaux règlements nécessaires pour s'adapter à l'évolution des activités de l'industrie;
 - examiner et moderniser les règles et les règlements actuels;
 - mettre à jour les politiques et les procédures ou en élaborer au besoin.

Indicateurs de progrès

- Le pourcentage de mesures d'élaboration de règlement entreprises.
- Le nombre de mesures d'élaboration de règlement terminées.

Nos résultats prévus

À la suite de l'Examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, les modifications apportées à la Loi sont adoptées et les règlements connexes sont élaborés et mis en œuvre.

Les outils réglementaires sont élaborés et mis en œuvre tel que prévu.

Une liste des mesures de réglementation projetées, classée par ordre de priorités, sera dressée et tenue à jour.

7. Renforcer les communications de la Sécurité ferroviaire

Le défi consiste à renforcer les communications et à expliquer clairement les rôles, les responsabilités et les programmes de la Sécurité ferroviaire à tous les intervenants.

La stratégie vise à communiquer de manière proactive et efficace avec le public, l'industrie, la haute direction de Transports Canada et le personnel de la Sécurité ferroviaire.

Réalisation : des messages et des produits de communication appropriés, diffusés au moment opportun, de qualité élevée et cohérents visant tous les intervenants, y compris le public canadien, l'industrie du transport ferroviaire et le personnel de Transports Canada.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Élaborer un plan annuel de communication.	Au total, 90 % des produits de communication énumérés dans le plan de communication ont été élaborés et mis en circulation.	Les intervenants se disent satisfaits et la rétroaction est positive.
Établir le profil des initiatives de la Sécurité ferroviaire et les promouvoir.	Le nombre de demandes de produits de communication.	Les intervenants comprennent les rôles, les responsabilités et les défis du Programme de sécurité ferroviaire.
Créer des outils et des produits de communication.		

Stratégies pour 2010–2015

8. Faciliter les nouvelles technologies de sécurité et harmoniser les exigences réglementaires en Amérique du Nord

Le défi consiste à favoriser la mise en œuvre de l'innovation technologique afin d'améliorer la sécurité et d'harmoniser les exigences réglementaires en Amérique du Nord.

La stratégie vise à cerner, à évaluer et à adopter les nouvelles technologies et exigences réglementaires afin de renforcer la sécurité ferroviaire et d'harmoniser les exigences réglementaires en Amérique du Nord dans la mesure du possible.

Réalisation : l'innovation et les progrès technologiques permettent d'améliorer la sécurité et l'exploitation ferroviaire, et les exigences et régimes réglementaires sont harmonisés dans toute la mesure possible.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
<p>Collaborer avec l'industrie par l'entremise du Conseil consultatif en recherche ferroviaire et du Centre de développement des transports afin de cerner les technologies émergentes et les incidences possibles sur la sécurité.</p> <p>Mieux connaître et faire connaître les nouvelles technologies.</p> <p>Fournir la formation nécessaire pour évaluer les nouvelles technologies.</p> <p>Cerner les risques et les incidences des nouvelles technologies en matière de sécurité.</p> <p>Définir les besoins de surveillance, de sensibilisation et de réglementation liés aux nouvelles technologies.</p> <p>Harmoniser les exigences réglementaires actuelles et réagir aux nouvelles technologies dans la mesure du possible avec l'industrie, les provinces et en Amérique du Nord.</p>	<p>Le nombre de projets de R et D terminés.</p> <p>Le nombre d'évaluations des risques de nouvelles technologies effectuées.</p> <p>Le nombre de nouvelles technologies mis en œuvre.</p> <p>Le nombre de nouvelles exigences réglementaires entrepris à la suite de nouvelles technologies ou d'objectifs d'harmonisation.</p> <p>Le nombre de nouvelles exigences réglementaires terminé.</p>	<p>Les nouvelles technologies et les exigences réglementaires connexes sont mises en œuvre.</p> <p>Les exigences et régimes réglementaires qui s'appliquent aux nouvelles technologies sont harmonisés à l'échelle des compagnies de chemin de fer, des provinces et des partenaires de l'ALENA.</p>

9. Améliorer une gestion et une gouvernance efficaces

Le défi consiste à définir un nouveau cadre de gestion et de gouvernance pour le Programme de sécurité ferroviaire.

La stratégie vise à définir et à communiquer clairement les rôles et les responsabilités afin de garantir une gestion efficace et une bonne gouvernance au sein de la Sécurité ferroviaire.

Réalisation : les rôles et les responsabilités qui appuient une bonne gouvernance et une gestion efficace sont clairement définis et communiqués à tout le personnel du Programme de sécurité ferroviaire.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
Mettre à jour et communiquer le mandat du Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire (CHDSF).	Le mandat du Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire (CHDSF) a été mis à jour.	Le mandat mis à jour du Comité de la haute direction de la Sécurité ferroviaire (CHDSF) a été approuvé et mis en application.
Définir et communiquer les pouvoirs fonctionnels, les rôles et les responsabilités du Programme de sécurité ferroviaire et rédiger un cadre de gouvernance provisoire pour ce dernier.	L'efficacité de l'équipe de gestion a été examinée et les plans d'amélioration personnels et collectifs ont été mis en place.	Les pouvoirs fonctionnels, les rôles et les responsabilités du Programme de sécurité ferroviaire ont été définis et communiqués.
Insérer un point sur la gouvernance et la gestion efficace à l'ordre du jour de chaque réunion du CHDSF.	Le cadre de gouvernance est terminé et communiqué.	L'efficacité de la gestion du Programme est évaluée et confirmée au moyen des systèmes de gestion de la qualité et des ententes sur le rendement.
Mesurer les résultats obtenus pour d'autres priorités stratégiques et juger par là de l'efficacité de la gestion; p. ex., de bons résultats pour d'autres priorités stratégiques donnent à penser que la gestion et la gouvernance étaient efficaces.		La rétroaction du personnel et des intervenants de l'industrie est positive.



Stratégies pour 2010–2015

10. Mettre davantage en œuvre la culture de la sécurité à l'échelle de la Sécurité ferroviaire et de l'industrie du transport ferroviaire

Le défi consiste à favoriser et à améliorer la culture de la sécurité à l'échelle du Programme de sécurité ferroviaire et de l'industrie du transport ferroviaire.

La stratégie vise à définir, à promouvoir et à mesurer les pratiques d'une culture de la sécurité au sein de la Sécurité ferroviaire et de l'industrie.

Réalisation : La Sécurité ferroviaire et l'industrie ont adopté une définition commune de la culture de la sécurité et elles continuent d'améliorer les pratiques connexes.

Nos initiatives stratégiques	Indicateurs de progrès	Nos résultats prévus
<p>Élaborer et adopter une mesure commune de la culture de la sécurité et communiquer ensuite les attentes.</p> <p>Mettre en œuvre les recommandations des Groupes de travail découlant de l'examen de la LSF afin de renforcer la culture de la sécurité, tels que la publication de documents d'orientation et la promotion des pratiques exemplaires.</p> <p>Créer des outils pour mesurer et évaluer la culture de la sécurité.</p>	<p>Le nombre de compagnies de chemin de fer qui se conforment aux exigences relatives aux SGS, y compris les systèmes de signalement non punitifs.</p> <p>Le nombre de compagnies de chemin de fer qui adoptent les pratiques d'une culture de la sécurité et les outils de mesure.</p>	<p>Les pratiques liées à la culture de la sécurité ainsi que la participation des employés sont améliorées.</p> <p>Les systèmes de production de rapports internes faits par ses employés, sans mesures de représailles, sont en marche.</p>



Stratégies pour 2010–2015

Modèle du Plan stratégique

Le modèle qui suit offre un aperçu des éléments qui contribuent au *Plan stratégique de la Sécurité ferroviaire 2010–2015*.

Vision

Un réseau national de transport ferroviaire que les Canadiens reconnaissent comme sécuritaire et efficace



Mission

Nous favorisons la sécurité du réseau canadien de transport ferroviaire par la réglementation, la sensibilisation et la surveillance



Activités du programme

Cadre réglementaire de la sécurité ferroviaire

Sensibilisation à la sécurité ferroviaire

Surveillance de la sécurité ferroviaire

Gestion de la sécurité ferroviaire



Stratégies

Programme équilibré de surveillance et sensibilisation

Formation

Gestion des risques

Communications

Gestion et gouvernance

Technologie et harmonisation

Données et analyse

Cadre réglementaire

Gestion du personnel

Amélioration de la culture de la sécurité



Résultats

Diminution des taux d'accidents, d'incidents et de blessures

Confiance accrue du public dans la sécurité ferroviaire



Les prochaines étapes

“ Nous nous engageons
à surveiller nos progrès et à
en rendre compte de
façon régulière. ”

Les prochaines étapes

Le Programme de sécurité ferroviaire fait face à un certain nombre de défis importants et comprend l'engagement à les relever au cours des cinq prochaines années. Le *Plan stratégique* définit les priorités et les engagements clés du Programme de sécurité ferroviaire. Il sert également de base à l'élaboration de plans opérationnels précis.

Ce plan n'explique pas seulement ce que nous accomplirons, mais également la façon dont nous mesurerons notre succès et démontrerons nos progrès. Nous nous engageons à surveiller nos progrès et à en rendre compte de façon régulière.

Nous mettrons en œuvre un plan de communication exhaustif afin que tous les employés de Sécurité ferroviaire, la haute direction et nos intervenants connaissent nos stratégies pour les cinq années à venir. Nous surveillerons nos progrès et mesurerons nos résultats. Nous communiquerons nos progrès au moyen d'un bulletin de rendement annuel.



Annexe A

Annexe A : Statistiques de l'industrie pour les compagnies de chemin de fer réglementées par le gouvernement fédéral

	2009	2008	2007	2006	2005	Moyenne de cinq ans (04–08)
Type d'accident						
Collisions aux passages à niveau	188	222	221	246	269	238,8
Accidents survenus à des intrus	71	73	101	91	83	89,6
Déraillements en voie principale	68	129	159	139	198	157
Collisions en voie principale	5	6	8	2	6	5,4
Déraillements hors d'une voie principale	496	571	631	703	758	675,2
Collisions hors d'une voie principale	95	90	102	110	98	104,6
Déraillements de véhicules d'entretien	20	5	2	1	5	3
Collisions de véhicules d'entretien	30	22	29	16	14	21
Accidents survenus à des employés	12	11	14	12	7	11,2
Accidents survenus à des passagers	0	1	4	3	1	1,8
Collisions de matériel roulant et d'un objet	14	6	4	10	6	6,4
Collisions de matériel roulant et d'un véhicule abandonné	10	16	12	2	0	6,2
Dommages à du matériel roulant sans déraillement ou collision	13	17	11	12	14	14
Incendies	20	12	25	25	17	18,8
Explosions	0	0	0	0	0	0
Total des accidents	1 042	1 181	1 323	1 372	1 476	1 353
Type d'incident						
Aiguillage de voie principale en position anormale	4	13	7	7	10	9,8
Mouvement dépassant les limites d'autorisation	106	111	106	101	91	100,8
Fuite de marchandises dangereuses	78	64	88	83	123	97,8
Autres	19	28	22	30	21	24
Total des incidents	207	216	223	221	245	232,4
Millions de trains-milles (MTM)	78,4	90,9	92,8	95,5	95,7	93,9
Accidents par MTM	13,3	13,0	14,2	14,4	15,4	14,9
Incidents par MTM	2,6	2,4	2,4	2,3	2,6	2,5
Décès à la suite d'accidents						
Collisions aux passages à niveau	19	26	26	27	37	28,2
Accidents survenus à des intrus	52	47	56	59	64	58,8
Autres	0	1	3	7	2	4,2
Total des décès	71	74	85	93	103	91,2
Blessés à la suite d'accidents						
Collisions aux passages à niveau	21	36	22	28	55	38,2
Accidents survenus à des intrus	15	20	27	28	17	25,2
Autres	13	7	10	11	6	8,2
Total des blessés	49	63	59	67	78	71,6
Accidents de trains de voyageurs	67	79	83	70	84	77,8
Millions de trains-milles voyageurs (MTMV)	6,7	6,8	6,8	6,8	6,8	6,8
Taux d'accidents par MTMV	10	11,6	12,2	10,3	12,4	11,5

Source des données : Bureau de la sécurité des transports du Canada

Plan stratégique de la Sécurité ferroviaire 2010–2015

