



Transports  
Canada

Transport  
Canada

TP 14353F  
(05/2005)

**EN VOITURE**



**SÉCURITÉ FERROVIAIRE -  
PLAN STRATÉGIQUE  
2005-2010**



Canada

©Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports 2005 Tous droits réservés.

Ce document est disponible au  
[http://www.tc.gc.ca/railway/publications\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/railway/publications_f.htm)

ISBN: 0-662-74089-0  
TP 14353F  
(05/2005)  
Catalogue n° T33-14/20055F-pdf

**TABLE DES MATIÈRES**

---

Message du ministre	3
Message du directeur général	4
Introduction	5
Vision, mission et valeurs	6
Activités clés	7
Domaines clés	8
Schéma 1 : Modèle des résultats - Sécurité ferroviaire	9
Orientations stratégiques	10
Analyse environnementale	14

**MESSAGE DU MINISTRE**

Comme ministre des Transports, c'est avec fierté que je repense au rôle primordial qu'ont joué les chemins de fer dans l'édification de l'économie canadienne depuis les années 1820. Depuis près de 200 ans, le Canada s'emploie à améliorer son système ferroviaire pour en faire l'un des plus sécuritaires au monde.

Dans le secteur ferroviaire, comme dans les autres secteurs de transport, Transports Canada entend donner aux Canadiens et aux Canadiennes le meilleur réseau de transport qui soit et continue de travailler avec ses partenaires à l'amélioration de la sécurité et de l'efficacité de son réseau.

Le plan stratégique de la sécurité ferroviaire, *En voiture*, donne un bon aperçu de ce que fait la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada pour améliorer davantage le réseau. Il présente aussi les défis que le Ministère devra relever dans la réglementation de cette industrie dynamique, ainsi que les occasions qui s'offrent à nous.

Les Canadiens s'attendent à ce que Transports Canada exerce un rôle de chef de file en matière de sécurité des transports. Grâce à ce plan, nous poursuivrons nos efforts de collaboration avec l'industrie et les intervenants en vue d'atteindre notre objectif commun : la mise en place d'un réseau de transport sécuritaire, efficace et durable.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Jean-C. Lapierre'. The signature is fluid and cursive, written over a white background.

Hon. Jean-C. Lapierre  
Ministre des Transports

## MESSAGE DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le titre choisi pour notre plan, « *En voiture* », reflète notre ferme croyance qu'il est possible d'améliorer la sécurité ferroviaire uniquement si nous travaillons en étroite collaboration avec nos intervenants et partenaires. Au cours des 10 dernières années, la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a mis l'accent sur un programme à dimensions multiples de réduction des accidents et des incidents, ce qui a permis de réduire considérablement le nombre d'accidents et d'intrusions aux passages à niveau.

Dans son programme, la Direction générale de la sécurité ferroviaire a adopté les quatre orientations stratégiques suivantes pour la période 2005-2010, avec l'intention de changer sa façon de faire les choses : leadership en matière de sécurité publique; relations mutuellement avantageuses; excellence opérationnelle et excellence par l'entremise des ressources humaines. La Direction générale de la sécurité ferroviaire fera appel à une approche systémique en ce qui concerne la surveillance de la sécurité, cette approche visant à améliorer la sécurité à tous les niveaux au sein de l'industrie ferroviaire, en collaboration avec les autres intervenants. Nous allons poursuivre et accélérer nos efforts dans plusieurs domaines clés, y compris les systèmes de gestion de la sécurité, la gestion de la qualité, et la gestion du risque et du rendement. Ces initiatives, et plusieurs autres, exigent un niveau élevé d'intégration du programme.

La Direction générale de la sécurité ferroviaire est en train d'élaborer un système global de collecte de données appelé *Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF)*. Ce projet pluriannuel nous permettra d'obtenir les meilleurs renseignements possibles pour appuyer la planification et la prise de décisions. Ces initiatives permettront de promouvoir une plus grande uniformité et une plus grande responsabilisation au niveau de la prestation du programme dans toute l'organisation de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.

La période 2005-2010 que nous avons choisie coïncide avec l'objectif de Transports Canada d'aligner les différents plans sur l'année de planification 2010. Nous sommes donc impatients de mettre ce plan en œuvre.

Luc Bourdon  
Directeur général de la Sécurité ferroviaire



## INTRODUCTION

Le présent plan stratégique *En voiture* a pour but de fournir une orientation et une référence commune pour la sécurité ferroviaire jusqu'en 2010. En décrivant notre vision, notre mission et nos activités clés, et en énumérant les domaines clés, la direction générale vise à fournir un cadre de référence au grand public et à l'industrie ferroviaire concernant la surveillance de la sécurité ferroviaire par Transports Canada au cours de la prochaine décennie.

Le programme de la Direction générale de la sécurité ferroviaire a pour but d'élaborer, de mettre en oeuvre et de promouvoir la politique, les règlements, les normes et la recherche en matière de sécurité, et de subventionner les améliorations de la sécurité aux passages à niveau. Des inspecteurs régionaux surveillent le respect des exigences réglementaires approuvées et, au besoin, ils enquêtent sur les cas de non-conformité et appliquent la réglementation. Les mesures qui précèdent sont prises en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (1989). Le programme de la Direction générale de la sécurité ferroviaire vise à assurer la protection de la vie, de la santé, de l'environnement et des biens de la population canadienne, de façon à susciter une confiance élevée dans la sécurité et la sûreté d'un réseau de transport ferroviaire qui est concurrentiel et harmonisé tant sur le plan national qu'international.

On compte environ 60 compagnies de chemin de fer actuellement actives au Canada, dont 35 détiennent un certificat de conformité et sont réglementées par le fédéral, alors que d'autres compagnies de chemin de fer provinciales sont couvertes par différents accords. Au cours de la dernière décennie, le nombre d'employés de chemin de fer a diminué de 55 000 à 37 000, mais le nombre de wagons complets appartenant à des compagnies de chemin de fer canadiennes a augmenté de 3,5 millions à 4,1 millions, soit une augmentation de 16,3 pour cent.<sup>1</sup> Bien que les compagnies de chemin de fer oeuvrant au Canada possèdent 97 000 wagons de marchandises et 3 200 locomotives, plusieurs des wagons de marchandises circulant au Canada appartiennent au

secteur privé ou à des compagnies de chemin de fer américaines.<sup>2</sup> On compte 500 voitures voyageurs de chemin de fer en service transportant quatre millions de voyageurs annuellement.<sup>3</sup> Il y a actuellement 29 000 milles (47 000 km)<sup>4</sup> de voie principale et environ 49 000 passages à niveau.

La plupart des provinces où sont exploitées des compagnies de chemin de fer provinciales ont signé des accords qui confient à Transports Canada les inspections de conformité aux règles, aux règlements et aux normes applicables. L'objectif est de mettre en oeuvre un régime réglementaire cohérent et harmonisé dans toutes les provinces.

Dans le cadre de son programme, la Direction générale de la sécurité ferroviaire est engagée dans des consultations constructives avec les États-Unis et le Mexique dans le cadre de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) et, d'une manière bilatérale, avec la Federal Railroad Administration des États-Unis, en vue de l'établissement, dans la mesure du possible et du faisable, d'un régime réglementaire harmonisé en Amérique du Nord.

Dans le cadre de l'élaboration et de la prestation de ses programmes, la Direction générale de la sécurité ferroviaire travaille en étroite collaboration non seulement avec des intervenants externes, mais aussi avec d'autres divisions de Transports Canada comme la Direction générale du transport des marchandises dangereuses, la Direction générale de la Sécurité et des préparatifs d'urgence et le groupe Politiques, et également avec d'autres ministères et organismes du gouvernement comme l'Office des transports du Canada, le Bureau de la sécurité des transports du Canada et Ressources humaines et Développement des compétences Canada.

<sup>1</sup> L'association des chemins de fer du Canada. Tendances concernant les compagnies de chemin de fer en 2004.

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>3</sup> Ibid.

<sup>4</sup> Ibid.

## **VISION, MISSION ET VALEURS**

---

**VISION** - L'objectif du programme de sécurité est d'obtenir :

*Le réseau de transport ferroviaire le plus sûr pour le Canada, les Canadiens et les Canadiennes.*

**MISSION** - La contribution du programme de sécurité ferroviaire à l'atteinte de cette vision est de :

*Renforcer la sécurité et la viabilité du transport ferroviaire.*

**VALEURS** - Le programme de sécurité ferroviaire partage les valeurs de Transports Canada :

**Respect** - Nous manifestons notre respect envers nos collègues et clients en :

- étant ouverts, francs et honnêtes dans nos rapports.

**Professionalisme** - Nous faisons preuve de professionnalisme en :

- étant consciencieux et prudents financièrement;
- faisant appel au bon sens dans tout ce que nous faisons;
- améliorant continuellement notre formation et nos technologies.

**Travail d'équipe** - Nous favorisons le travail d'équipe en :

- écoutant et en pratiquant des communications ouvertes;
- appuyant les décisions collectives et en faisant confiance à nos collègues;
- partageant les ressources et en étant ouverts au changement.

**Service aux clients** - Nous offrons d'excellents services aux clients en :

- écoutant les besoins de nos clients et en y répondant;
- sollicitant leurs commentaires.



## ACTIVITÉS CLÉS

---

Dans la réalisation de sa mission, le programme de sécurité ferroviaire est engagé dans les activités clés suivantes :

### **Politique, réglementation, normes et recherche**

- Élaboration et interprétation des lois et des politiques
- Relations internationales, intergouvernementales et ministérielles

### **Diffusion - Programmes d'éducation, de sensibilisation et de financement**

- Programmes de financement
- Communications, consultation, éducation et sensibilisation

### **Surveillance, enquête et exécution**

- Prestation et suivi des programmes

### **Planification et gestion des programmes**

- Gestion des problèmes et des crises
- Planification, examen et analyse
- Soutien administratif et formation
- Soutien au ministre et au ministère



## DOMAINES CLÉS

La Direction générale de la sécurité ferroviaire a élaboré six domaines clés auxquels contribuent les quatre activités et dont les résultats seront mesurés.

### 1. Outils réglementaires efficaces

- Efficacité de nos programmes et outils réglementaires à obtenir la conformité et à réduire les pertes de vie, les blessures, les accidents et les incidents dans l'industrie ferroviaire
- Mise en œuvre et efficacité des règles et règlements

### 2. Partenariats et engagement des intervenants

- Résultats atteints au niveau des activités de partenariat
- Avantages de la participation aux activités de consultation

### 3. Sensibilisation du public et de l'industrie

- La sensibilisation du public aux opérations ferroviaires, aux dangers associés à ces opérations et aux mesures de sécurité requises
- Sensibilisation de l'industrie ferroviaire aux règles, règlements et normes

### 4. Culture de sécurité améliorée

- Mesure dans laquelle l'industrie a adopté des pratiques sécuritaires, la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité (SGS), l'adoption de nouvelles technologies, la santé et la sécurité au travail, les améliorations proactives en matière de sécurité

### 5. Conformité et gestion des risques

- Les taux de conformité, et les taux d'incidents et d'accidents utilisés comme un indicateur en matière de gestion des risques dans l'industrie ferroviaire

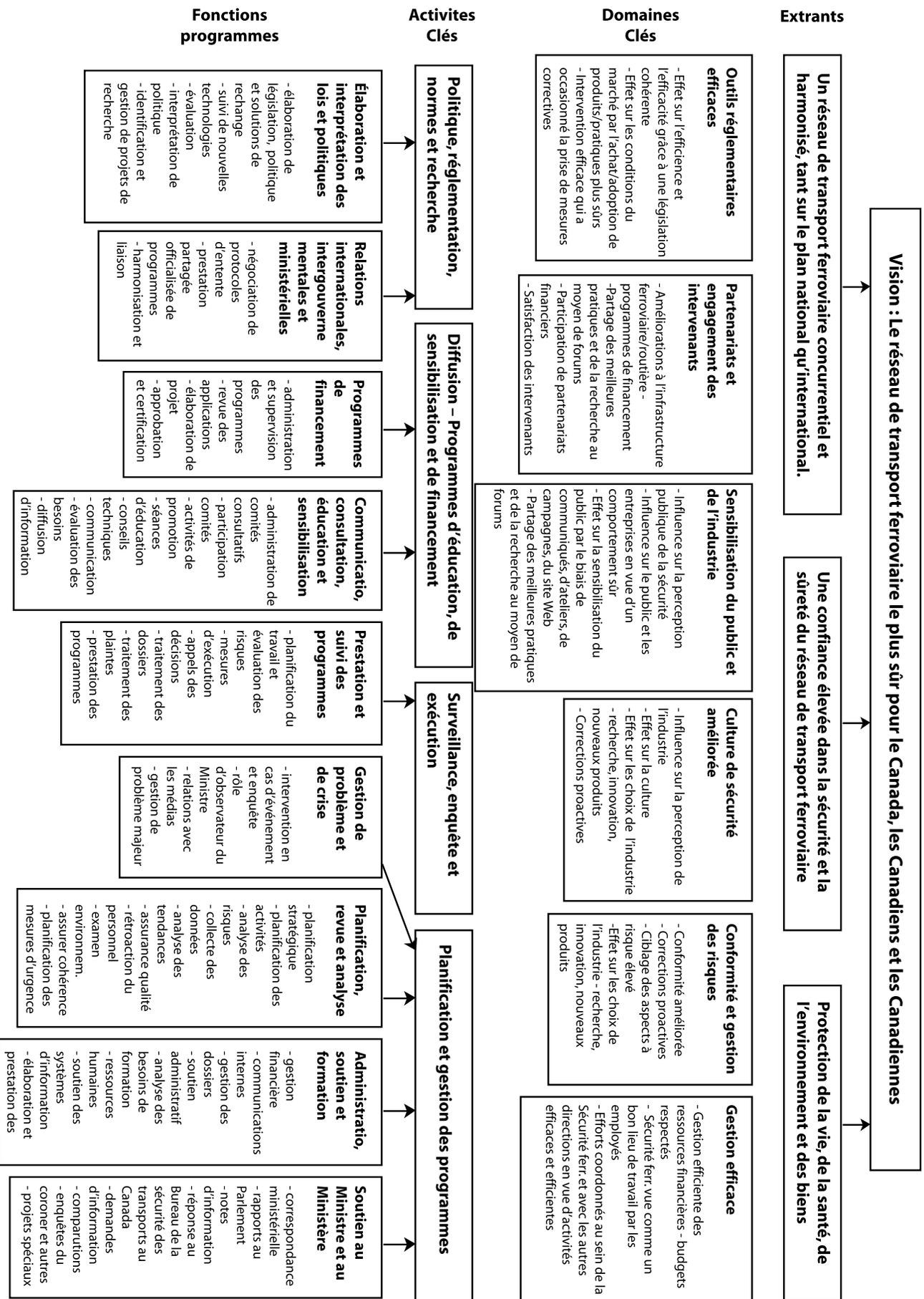
### 6. Gestion efficace

- Gestion des programmes, ressources et résultats au sein de la Direction générale de la sécurité ferroviaire.

*Le schéma 1 (page 9) montre un modèle logique appelé Modèle des résultats – Sécurité ferroviaire. Ce modèle indique les liens qui existent entre les activités, les résultats, les extrants et la vision.*



**SCHEMA 1 : MODÈLE DES RÉSULTATS — SÉCURITÉ FERROVIAIRE**



## **ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (2005 -2010)**

Dans son programme, la Direction générale de la sécurité ferroviaire a adopté les quatre orientations stratégiques suivantes pour la période 2005-2010, qui sont liées aux six domaines clés :

### **1. Leadership en matière de sécurité publique**

#### **Amélioration continue de la sécurité du transport ferroviaire**

<b>Objectifs</b>	<b>Extrants</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Régime réglementaire efficace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Systèmes de gestion de la sécurité mis en oeuvre</li> <li>• Niveau élevé de conformité</li> <li>• Réduction des besoins en matière de mesures réglementaires</li> <li>• Réduction des accidents et des blessures</li> <li>• Les règlements doivent permettre d'atteindre les objectifs énoncés dans les politiques et de faire progresser les priorités nationales</li> <li>• Les règlements doivent être accessibles (bien communiqués, transparents)</li> <li>• Les règlements doivent être clairs, compréhensibles et applicables</li> <li>• Forums permettant à l'industrie de formuler ses recommandations</li> <li>• Réglementation intelligente, mesure du rendement</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonisation des régimes réglementaires</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Différences minimales entre les administrations</li> <li>• Un seul régime réglementaire au Canada</li> <li>• Intégration des règles</li> <li>• Reflète les tendances de l'industrie observées du point de vue international</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotion d'une culture de la sécurité</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une culture de la sécurité avec des attentes claires</li> <li>• Transparence de notre part et de la part de l'industrie</li> <li>• Corrections et améliorations proactives mises en oeuvre</li> <li>• Mise en œuvre d'une stratégie d'apprentissage en matière de réglementation intelligente pour le milieu réglementaire</li> <li>• Les compagnies assument clairement leurs responsabilités en matière de sécurité par la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité</li> </ul>

**ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (2005 -2010)**

<b>Objectifs</b>	<b>Extrants</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sensibilisation accrue de l'industrie et du public</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveau élevé de compréhension du public des opérations ferroviaires (rôles et responsabilités), des dangers associés à ces opérations et des mesures de sécurité requises</li> <li>• Niveau élevé de compréhension de l'industrie du rôle de Transports Canada, et des attentes en matière de conformité aux règles et aux règlements</li> <li>• Accès accordé au public concernant les renseignements sur les compagnies de chemin de fer et les résultats des interventions de TC (vérifications, etc.)</li> <li>• Renseignements sur les programmes et exigences réglementaires facilement accessibles au public et à l'industrie</li> <li>• Moyens habituels de communication avec public et l'industrie</li> <li>• Stratégie de sensibilisation qui reflète le comportement des données démographiques et de la population</li> <li>• Réseaux établis pour favoriser la participation du public</li> <li>• Amélioration de la confiance du public</li> </ul>

**Domaines clés à mettre en oeuvre :**

- Outils réglementaires efficaces
- Conformité et gestion des risques
- Culture de sécurité améliorée
- Sensibilisation du public et de l'industrie

**ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (2005 -2010)****2. Relations mutuellement avantageuses**

Tirer avantage de l'expertise et des partenariats

Objectifs	Extrants
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration au niveau des partenariats et de l'engagement des intervenants</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comité consultatif de la sécurité ferroviaire efficace</li> <li>• Entente sur les questions avec les intervenants</li> <li>• Engagement à traiter les questions</li> <li>• Partage efficace et efficient de l'information</li> <li>• Responsabilité accrue en matière de sécurité pour les partenaires et les intervenants</li> <li>• Coopération efficace en matière de réglementation à l'échelle internationale et provinciale</li> <li>• Collaboration étroite et efficace avec les ministères et organismes</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Partage des meilleures pratiques, de l'expertise en recherche et de l'expertise technique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forum établi sur la pratique de la collectivité</li> <li>• Expertise reconnue dans les nouvelles technologies et partage de cette expertise</li> <li>• Soutenir l'innovation et travailler étroitement avec le milieu réglementaire</li> <li>• Gestion de la recherche financée et parrainée conjointement</li> <li>• TC doit agir comme catalyseur pour faciliter le partage des meilleures pratiques entre les intervenants de l'industrie</li> </ul>

**Domaines clés à mettre en œuvre :**

Partenariats et engagement des intervenants

## ORIENTATIONS STRATÉGIQUES (2005 -2010)

### 3. Excellence opérationnelle

Élaboration et prestation de programmes efficaces et efficaces qui répondent aux besoins en matière de sécurité

Objectifs	Extrants
<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme de sécurité ferroviaire efficace</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programme entièrement intégré</li> <li>Cohérence des programmes améliorée</li> <li>Structures organisationnelles efficaces</li> <li>Utilisation adéquate des ressources pour obtenir des résultats</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre d'un cadre de gestion du rendement et des risques</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reconnaissance méthodique accrue des enjeux systémiques en matière de sécurité et plus grande réaction à ces enjeux</li> <li>Un système de données entièrement fonctionnel pour faire un suivi du rendement, des tendances et des responsabilités</li> </ul>

#### Domaines clés à mettre en œuvre :

Outils réglementaires efficaces  
Gestion efficace

### 4. L'excellence par l'entremise des ressources humaines

Recruter, former et maintenir une main-d'œuvre qualifiée

Objectifs	Extrants
<ul style="list-style-type: none"> <li>Planification et gestion efficaces des ressources humaines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perfectionnement du personnel et apprentissage continu</li> <li>Diversité</li> <li>Charges de travail équilibrées</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Communications internes efficaces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Personnel très bien renseigné</li> <li>Participation du personnel à la prise des décisions</li> </ul>

#### Domaines clés à mettre en œuvre :

Gestion efficace

## **ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

Le programme s'est donné des orientations stratégiques en réponse aux forces et facteurs clés qui, au sein de ses environnements externe et interne, peuvent avoir une incidence considérable sur la réalisation de sa vision.

### **ENVIRONNEMENT EXTERNE**

#### **OCCASIONS**

- À ce jour, l'engagement envers une harmonisation des règles, règlements et politiques, tant sur le plan national qu'international, a produit des résultats significatifs avec les provinces et les États-Unis.
- Les partenariats avec l'industrie et avec d'autres intervenants ont donné de bons résultats dans les domaines comme l'éducation et la sensibilisation (p. ex., Opération Gareautrain, D2006).
- Les nouvelles technologies et les nouvelles approches améliorent les opérations ferroviaires.
- L'industrie a adopté des règlements en matière de systèmes de gestion de la sécurité.
- Des règles pourraient être élaborées par l'industrie ferroviaire, et approuvées par le ministre des Transports. Ce processus est plus efficace, cohérent et adapté aux besoins de l'industrie.

#### **DÉFIS**

- L'augmentation de la complexité et de la charge de travail au niveau de l'industrie ferroviaire, et la réduction des effectifs suscitent des préoccupations en matière de sécurité.
- La mise en service de trains à grande vitesse pourrait entraîner des exigences et des défis supplémentaires en matière de sécurité.
- Les préoccupations accrues en matière de sécurité exigent des efforts de coordination.
- Il y a augmentation des plaintes du public.
- La forte concurrence au sein de l'industrie ferroviaire se traduit par des pressions exercées sur les ressources.
- Les investissements limités de l'industrie dans les améliorations de l'infrastructure exigent une surveillance continue et une application de la réglementation.
- Les tendances vers la mise en service de trains plus longs posent des défis au niveau de la sécurité des opérations.
- Les efforts de réaffectation de la part du Conseil du Trésor pour répondre aux autres priorités du gouvernement du Canada peuvent avoir une incidence négative sur les ressources limitées du programme de sécurité ferroviaire en ce qui concerne le traitement des préoccupations en matière de sécurité.

## **ANALYSE ENVIRONNEMENTALE**

---

### **ENVIRONNEMENT INTERNE**

#### **FORCES**

- La prestation du programme est confiée à un personnel bien informé, professionnel et à temps plein.
- Nous possédons un programme national de formation continue, en constante évolution, pour les inspecteurs.
- Nous sommes adaptés aux problèmes et aux besoins locaux, puisque les régions sont responsables de la prestation des programmes.
- La Direction générale de la sécurité ferroviaire est une petite organisation qui peut être facilement adaptée pour faire face aux priorités changeantes.
- La Direction générale de la sécurité ferroviaire est en train d'élaborer une approche fondée sur les systèmes en matière de prestation des programmes et d'assurance de la qualité.

#### **DÉFIS**

- Nous faisons face au vieillissement de l'effectif et relevons des défis continus de recrutement engendrés par les exigences techniques.
- Les programmes doivent être mieux intégrés et coordonnés pour en améliorer la cohérence.
- Des systèmes de données doivent être développés pour améliorer le partage des renseignements.
- Les ressources sont limitées et on doit appliquer la gestion axée sur les risques pour

