



# Allons de l'avant

Changer la culture de sécurité et de sûreté

Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté





# SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

## Message du ministre



© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par le ministre des Transports (2007).

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

Il est possible que cette publication ne tienne pas compte des dernières modifications apportées au contenu original. Pour obtenir l'information la plus récente, veuillez communiquer avec le ministère des Transports, Canada.

Allons de l'avant  
ISBN - 978-0-662-69735-0  
Catalogue number - T22-135/2007

TP 14678  
TC- 1002279

---

## Message du ministre

**J**e suis heureux de présenter *Allons de l'avant – Changer la culture de sécurité et de sûreté – Orientation stratégique pour une gestion de la sécurité et de la sûreté*. Ce document précise l'orientation que nous devons prendre pour aller de l'avant et changer la culture de sécurité et de sûreté. Ce document nous tiendra lieu de guide dans notre effort pour appliquer les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté à nos activités de transport courantes.

La gestion de la sécurité et de la sûreté exige que nous changions la façon dont nous fonctionnons – afin de privilégier une approche systémique en matière de sécurité et de sûreté plutôt qu'une approche axée sur les opérations. Pour y arriver, Transports Canada prend pour point de départ ses cadres réglementaires actuels et axe ses efforts sur les pratiques de gestion des risques. Transports Canada estime que les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté sont une bonne part de la solution.

L'importance accrue envers la gestion de la sécurité et de la sûreté constitue un changement de culture important pour de nombreux organismes. Gérer la sécurité et la sûreté signifie cerner et atténuer les risques et les menaces avant qu'ils ne se matérialisent. De cette façon, les petits problèmes sont réglés avant qu'ils ne s'aggravent. Les difficultés sont examinées individuellement pour voir si elles sont systémiques. Au lieu de s'arrêter à examiner les éléments, on gère les risques et les menaces du système.

Les concepts énoncés dans *Allons de l'avant* ne sont pas nouveaux. Il est toutefois important de noter que les secteurs de l'industrie n'en sont pas au même point dans l'étude, l'adoption et la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté. Ce qui est nouveau, c'est la reconnaissance qu'un changement est nécessaire – un changement de culture – dans les pratiques de tous ceux qui sont engagés dans des activités de transport.

En travaillant en partenariat avec les intervenants du secteur des transports à l'atteinte d'un but commun, soit la création d'un réseau de transport sécuritaire, sûr, efficace et durable, nous pourrons ensemble faire de cette vision une réalité.



L'honorable Lawrence Cannon,  
ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités



# Avant-propos

PROGRAMME D'  
SURVEILLANCE  
RÉGLEMENTAIRE  
CANADA

La façon dont nous gérons les risques – ou ce que nous faisons pour empêcher que des accidents ne se produisent – et les leçons que nous en tirons – deviennent le centre d'intérêt logique et nécessaire de nos efforts.



# Avant-propos

**T**ransports Canada (TC) a adopté un modèle de gestion de la sécurité et de la sûreté pour insuffler un virage culturel au sein des transports. TC est conscient qu'il s'agit d'une tâche à long terme. Ce document explique pourquoi il nous faut adopter une approche différente. Il précise également les objectifs à atteindre et l'évolution de la mission. L'orientation stratégique de TC s'articulera autour de la gestion de la sécurité et de la sûreté ainsi que des systèmes indispensables à l'instauration d'une culture de sécurité et de sûreté.

Le programme de surveillance de la réglementation de TC présente une grande diversité. Il touche des exploitants d'entreprises de toutes tailles, des organismes de conception ainsi que des constructeurs, des expéditeurs et d'autres entités. L'adoption d'une démarche plus globale obligera Transports Canada et l'industrie à modifier leur façon d'aborder la sécurité et la sûreté, notamment la surveillance de la réglementation. Cela nécessitera un changement de culture de la part de l'industrie et de TC afin d'adopter un nouveau cadre de responsabilisation permettant d'atteindre les objectifs de sécurité et de sûreté.

Les méthodes de sécurité et de sûreté ont évolué dans le secteur des transports depuis dix ans. Jusqu'ici, nous avons abordé la sécurité et la sûreté selon une méthode prescriptive en adoptant des règlements et des normes et en veillant à leur exécution. Il est devenu plus difficile d'imposer des pratiques de sécurité et de sûreté, car le travail augmente, mais les ressources diminuent. Il nous faut appliquer des méthodes modernes à l'égard de la sécurité et de la sûreté, en même temps que l'industrie continue de prendre de la maturité et de s'adapter au contexte dynamique qui l'entoure, à la complexité technologique, à l'augmentation des activités et à la mondialisation.

Les organismes de réglementation reconnaissent maintenant qu'une entité peut se conformer à la réglementation, sans pour autant gérer efficacement les risques à des niveaux appropriés. Une approche plus complète, incluant une compréhension et une gestion méthodique des risques et des menaces inhérents au système, nous permettra d'avancer dans l'atteinte de nos objectifs de sécurité et de sûreté. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) sont des cadres officiels dont le but est d'intégrer les mesures de sécurité et de sûreté dans les activités courantes d'une entreprise de transport. Ces systèmes allient toute une diversité de processus dont l'objectif global est la gestion des risques et des menaces.

Sécuritaire et sûre sont des termes relatifs fondés sur les meilleures pratiques et le contexte courant. La sécurité n'est pas une condition absolue, pas plus que la sûreté. Il y aura toujours des risques inhérents au transport. La façon dont nous gérons les risques – ou ce que nous faisons pour empêcher que des accidents ne se produisent – et les leçons que nous en tirons – deviennent le centre d'intérêt logique et nécessaire de nos efforts.



SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

# Table des matières



TC se fonde sur le cadre de réglementation existant et se tourne vers des pratiques de gestion des risques. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) font partie de cette solution.

PROGRAMME  
SURVEILLANCE  
RÉGLEMENTAIRE  
DE TC

CANADA







---

# Table des matières

Message du ministre .....	i
Avant-propos .....	iii
Le contexte du changement : pourquoi une approche différente? .....	3
Approche de Transports Canada à l'égard de la gestion de la sécurité et de la sûreté .....	8
Notre objectif : changer la culture de sécurité et de sûreté .....	14
Défis et stratégies : comment accomplirons-nous les progrès? .....	17
Conclusion .....	27
Annexe A: SGS/SGSu dans chaque mode .....	28
Annexe B : Lexique .....	46



# Le contexte du changement : pourquoi une approche différente?

Le réseau de transport doit faire face à de profonds changements relatifs à la sécurité et à la sûreté. Nous ne pouvons plus nous contenter de prescrire des exigences en matière de sûreté et de sécurité et d'en assurer la conformité. TC et l'industrie doivent gérer des risques et des menaces pour les maintenir à des niveaux acceptables.

PROGRAMME DE  
SURVEILLANCE  
RÉGLEMENTAIRE

CANADA



## Le contexte du changement : pourquoi une approche différente?

**T**ransports Canada (TC) encourage la sécurité et la sûreté du réseau de transport au Canada. La raison d'être d'un réseau de transport sécuritaire et sûr est de protéger les citoyens contre des événements risquant de causer la mort et des blessures, des problèmes de santé ou des dommages matériels. Un tel réseau permet également la circulation efficace des personnes et des biens, protège l'environnement contre la pollution qui peut résulter de ces événements. Il est également essentiel à la santé de la population, au maintien d'une qualité de vie élevée et à la prospérité économique. TC appuie l'objectif de sécurité et de sûreté par l'élaboration de politiques et la prise de règlements, par des activités de surveillance et d'application de la loi, et par l'éducation et à la sensibilisation des intéressés.

La Groupe Sécurité et sûreté de TC comprend:

Services des aéronefs  
Aviation civile  
Sécurité maritime  
Sûreté maritime<sup>1</sup>  
Sécurité ferroviaire  
Sécurité routière  
Sûreté et préparatifs d'urgence<sup>2</sup>  
Transport des marchandises dangereuses  
Sûreté du transport ferroviaire et du transport en commun<sup>3</sup>

Les activités de TC diffèrent selon les secteurs réglementés de l'industrie, leur taille, leur champ d'application et leurs pouvoirs de réglementation. Voici quelques chiffres explicatifs :

- Chaque année, plus de 1 200 produits aéronautiques neufs ou modifiés, construits ou exploités au Canada doivent être approuvés. Le chiffre d'affaires annuel des produits et des services aérospatiaux du Canada dépasse le cap des 20 milliards de dollars et les exportations de produits et de services aérospatiaux approchent de la barre des 17 milliards de dollars.
- En 2000, plus de 40 millions de passagers et 17 millions de véhicules ont utilisé des services de traversier au Canada, ce qui représente plus de 15 % du trafic mondial de traversiers.
- Au cours de la dernière décennie (1996-2005), le nombre d'employés de chemin de fer a diminué de 47 700 à 35 000, mais le nombre de wagons

<sup>1</sup> Mentionné aux présentes comme Sûreté

<sup>2</sup> Mentionné aux présentes comme Sûreté

<sup>3</sup> Mentionné aux présentes comme Sûreté





complets provenant des chemins de fer canadiens a augmenté de 3,0 millions à 5,0 millions, soit une augmentation de 67 %.

- On compte 22 millions d'automobilistes au Canada et ceux-ci parcourent en moyenne chaque année 16 000 km.
- En 2006, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a contrôlé 39 millions de passagers et 60 millions de bagages.
- Environ 8 300 000 produits chimiques sur le marché sont considérés comme des marchandises dangereuses.

Malgré des différences notables au Groupe Sécurité et sûreté et dans les secteurs réglementés du transport, il y a de nombreux points communs :

- Croissance
- Mondialisation
- Menaces terroristes
- Risques constants d'accident et d'incident
- Problèmes de renouvellement, de recrutement et de maintien des effectifs
- Investissements limités dans l'amélioration des infrastructures
- Changement des programmes gouvernementaux

---

Le réseau de transport est de plus en plus intégré, et on s'attend de plus en plus à ce que les passagers et les marchandises puissent passer sans problème d'un mode à l'autre (par exemple, d'un navire à un transporteur routier en passant par le train) et franchir les frontières.

---

TC a la responsabilité de promouvoir la sécurité et la sûreté par la surveillance d'un large éventail d'organismes et d'activités. Nombre de changements et de défis sont communs aux divers modes et secteurs.

D'où l'à-propos d'une approche commune à l'égard de la promotion et de la surveillance de la sécurité et de la sûreté dans tous les modes et secteurs. Les similitudes et les différences dans les changements et les défis soulignés brossent un tableau à la fois complexe et dynamique du réseau de transport canadien actuel. L'approche prescriptive traditionnelle des activités de réglementation ne suffit plus pour faire face aux changements et défis qui secouent l'industrie et TC.

### Les changements et défis en matière de sécurité : l'industrie

L'environnement global continue de changer et d'évoluer. La croissance phénoménale des marchés émergents (par exemple, l'Asie-Pacifique) soumet le réseau de transport à une forte pression en termes de productivité, de capacité, d'approvisionnement, de demande et de sécurité. Des goulots apparaissent dans les principaux ports, et certains s'interrogent sur la capacité des réseaux maritime et ferroviaire de répondre à la demande actuelle et à la croissance future. Tous les modes de transport enregistrent une hausse de trafic.

---

Compte tenu de la hausse prévue du trafic, le nombre d'accidents pourrait augmenter, à moins que TC n'examine différentes façons d'améliorer la sécurité et, de ce fait, ne réduise le risque d'accidents.

---

Le réseau de transport est de plus en plus intégré, et on s'attend de plus en plus à ce que les passagers et les marchandises puissent passer sans problème d'un mode à l'autre (par exemple, d'un navire à un transporteur routier en passant par le train) et franchir les frontières. Les percées technologiques ont un impact sur la sécurité de nos activités de transport. Les pénuries prévues de personnel technique au sein de l'industrie, conjuguées à la croissance prévue et observée de cette dernière, obligent les organismes à optimiser la sécurité, la sûreté et la productivité. Bref, ils doivent en faire plus malgré une réduction de personnel. Ces changements soulèvent des défis pour l'industrie du transport qui doit continuer à répondre aux besoins des Canadiens.

Compte tenu de la croissance prévue du trafic aérien au cours des prochaines années, le nombre d'accidents pourrait augmenter au Canada, ce qui est inadmissible. L'industrie ferroviaire, quant à elle, a connu ces dernières années, un nombre anormalement élevé d'accidents. Pour sa part, l'industrie maritime canadienne n'a pas connu de hausse d'accidents et n'en prévoit pas non plus, mais elle est actuellement en pleine croissance. Quant au secteur routier, qui compte le plus grand nombre de collisions et de décès, on y a enregistré une augmentation des décès en 2005 après une tendance à la baisse pendant plusieurs années. Compte tenu de la hausse prévue du trafic, le nombre d'accidents pourrait augmenter, à moins que TC n'examine différentes façons d'améliorer la sécurité et, de ce fait, ne réduise le risque d'accidents.

### Les changements et défis en matière de sécurité : Transports Canada

Pendant bon nombre d'années, TC est passé du rôle de propriétaire exploitant d'importants éléments du réseau de transport à celui de surveillant des règlements et des politiques. Depuis, une plus large part de responsabilités à l'égard de la sécurité et de la sûreté est dévolue à l'industrie. De plus, la nature des liens entre l'industrie et TC est en train de changer, et la façon dont le Ministère mène ses programmes de surveillance doit en tenir compte. Nous avons désormais besoin de cadres de responsabilisation qui peuvent aller de pair avec les changements de rôles et de responsabilités de TC et de l'industrie.

La surveillance de la gestion de la sécurité exige des compétences traditionnelles et de nouvelles compétences techniques. Les statistiques prévoient que 32 % du personnel sera admissible à la retraite d'ici 2010 et plus de 50 % du personnel technique sera admissible à la retraite d'ici 2013. Cette situation pose un défi et fournit à TC l'occasion de recruter du personnel technique spécialisé dans les secteurs traditionnels et dans les systèmes.

L'initiative de la Réglementation intelligente appuie l'adoption de règlements moins prescriptifs, axés sur le rendement, élaborés selon des critères transparents et harmonisés avec ceux des partenaires internationaux. La gestion du risque est appliquée partout dans les activités gouvernementales. En outre, bon nombre de directives de gestion émanant des organismes centraux modifient la conduite des activités des ministères, dont TC.

La recherche en sécurité a récemment démontré que les organismes qui se conforment aux règlements prescriptifs demeurent malgré tout à risque<sup>4</sup>. Face à ces changements, à ces défis et à ces nouvelles possibilités, TC doit trouver le moyen de se doter d'une réglementation intelligente, au moyen d'interventions basées sur le risque qui cibleront les problèmes systémiques. L'approche du gouvernement du Canada en matière de services aux Canadiens change, et les modes de mise en œuvre des programmes de TC doivent suivre ces changements.

### Changements et défis en matière de sûreté : l'industrie

Il est primordial d'assurer une sûreté accrue du réseau de transport au Canada, en raison de la forte médiatisation des activités terroristes récentes (par exemple, les attentats à la bombe de Madrid et de Londres). La menace terroriste fait



---

De plus, la nature des liens entre l'industrie et TC est en train de changer, et la façon dont le Ministère mène ses programmes de surveillance doit en tenir compte.

---

---

La recherche en sécurité a récemment démontré que les organismes qui se conforment aux règlements prescriptifs demeurent malgré tout à risque<sup>4</sup>. Face à ces changements, à ces défis et à ces nouvelles possibilités, TC doit trouver le moyen de se doter d'une réglementation intelligente, au moyen d'interventions basées sur le risque qui cibleront les problèmes systémiques.

---

<sup>4</sup>Benner, L. Jr. (1984). What Is This Thing Called A Safety Regulation? Journal of Safety Research, Vol.14, pp.139-143,



---

La menace terroriste fait désormais partie de notre réalité, et le réseau de transport compte parmi ses principales cibles.

---

désormais partie de notre réalité, et le réseau de transport compte parmi ses principales cibles.

La technologie évolue rapidement. De plus en plus, les technologies de pointe font partie de l'arsenal terroriste, mais elles peuvent aussi devenir des moyens de détection et de défense. Au Canada, le réseau de transport est une composante essentielle du commerce et de l'économie. Le Canada doit prendre les mesures nécessaires pour rassurer les États-Unis, notre plus important partenaire commercial. Nous devons trouver le juste milieu entre la sûreté accrue et la libre circulation des personnes et des marchandises. Ce sont là les changements et les défis auxquels est confrontée l'industrie canadienne des transports en matière de sûreté.

Il faut donc dès aujourd'hui réaliser d'importants investissements tant humains que financiers afin de faire face aux défis des cinq prochaines années. Il faut aussi orienter ces ressources intelligemment en fonction des menaces et des risques qui émergent, compte tenu des ressources limitées dont nous disposons.

### Changements et défis en matière de sûreté : Transports Canada

La sûreté fait désormais partie des priorités de TC dans la foulée des efforts déployés à l'échelle internationale à ce chapitre. Le Canada assume un rôle important dans la gestion des menaces terroristes au moyen de diverses initiatives comme *Protéger une société ouverte : la politique canadienne de sécurité nationale*, le *Plan d'action pour la sûreté des transports (PAST)* de TC et le *Partenariat pour la sûreté et la prospérité (PSP)*.

Les différents modes de transport sont étroitement liés et réglementés par divers ordres de gouvernement. TC joue un rôle de leadership de plus en plus complexe ces dernières années pour appuyer des régimes de sûreté intégrés et coordonnés. Il nous faut résoudre les problèmes de sûreté répertoriés dans les divers modes (ferroviaire, transports en commun, maritime et aérien) et collaborer avec d'autres ministères et services gouvernementaux à tous les niveaux (international, national, provincial et municipal). La difficulté pour le secteur de la sûreté consiste à trouver des moyens novateurs et rentables de déceler et d'atténuer les menaces qui pèsent sur la sécurité et la sûreté dans le réseau de transport tout en tenant compte des besoins environnementaux et économiques.

### Évolution des pratiques de sécurité et de sûreté

Nous savons que les accidents et les incidents dans les transports résultent d'une combinaison de facteurs : humains, organisationnels, techniques et environnementaux. Nous savons aussi qu'il est plus facile de gérer ces facteurs au niveau des organisations ou du réseau. C'est ce qui a été recommandé à la suite des enquêtes sur plusieurs accidents de transport très médiatisés survenus ces dernières années dans les secteurs maritime, ferroviaire et aérien. Il est plus aisé de prévenir les accidents quand on en élimine les facteurs de causalité sous-jacents. La meilleure façon de prévenir les incidents de sûreté est de déceler les lacunes et les points faibles en matière de sûreté et de les atténuer. Pour améliorer la sûreté et la sécurité du réseau, il faut comprendre les dangers, les risques, les menaces et les événements afin de cerner et d'atténuer les problèmes au niveau de l'organisation ou du réseau.

---

La difficulté pour le secteur de la sûreté consiste à trouver des moyens novateurs et rentables de déceler et d'atténuer les menaces qui pèsent sur la sécurité et la sûreté dans le réseau de transport tout en tenant compte des besoins environnementaux et économiques.

---



Pour assurer la viabilité du réseau de transport face aux changements et défis en cours, il convient d'adopter une nouvelle approche à l'égard de la sécurité et de la sûreté si nous voulons continuer à progresser.

Traditionnellement, nous avons toujours perçu la sécurité et la sûreté comme des états de fait (par exemple, le transport ferroviaire était sûr et sécuritaire). Depuis dix ans, nous abordons la sûreté et la sécurité sous l'angle pratique des risques en cherchant à gérer et à maintenir les risques et les menaces à des niveaux acceptables. Depuis 30 ans, la gestion du risque évolue et est désormais bien ancrée dans les activités afférentes à la sécurité et à la sûreté.

Avec l'évolution des pratiques de sécurité et de sûreté, les organismes de réglementation doivent miser sur les cadres de réglementation actuels et se concentrer sur des pratiques de gestion des risques. Il convient de moderniser la gestion de la sécurité et de la sûreté du réseau de transport. L'intégration de la sécurité, de la sûreté et des stratégies de gestion et d'exploitation constitue le programme de sécurité et de sûreté à venir, un programme qui permettra de faire face aux lacunes organisationnelles et systémiques dans les industries à haut risque. On a recommandé l'adoption de systèmes de gestion de la sécurité afin d'éliminer les facteurs de causalité sous-jacents dans de nombreux accidents de transport graves survenus au cours des dernières années.

Les recherches et les modèles actuels démontrent que la sécurité, l'efficacité et la productivité sont étroitement liées : des activités sécuritaires sont des activités rentables. Les accidents et les incidents qui compromettent la sûreté engendrent pour l'industrie entière des coûts directs et indirects. Depuis le milieu des années 1990, certains concepts de gestion de la sécurité sont appliqués aux industries ferroviaire, pétrochimique et nucléaire. Ces concepts ont évolué, passant de programmes plus traditionnels de gestion de la qualité et de la fiabilité, à des systèmes modernes de gestion de la sécurité et de la sûreté, qui ont été adoptés par les industries à haut risque.

### **Orientation stratégique de Transports Canada : gestion de la sécurité et de la sûreté**

Le réseau de transport doit faire face à de profonds changements relatifs à la sécurité et à la sûreté. Nous ne pouvons plus nous contenter de prescrire des exigences en matière de sûreté et de sécurité et d'en assurer la conformité. TC et l'industrie doivent gérer des risques et des menaces pour les maintenir à des niveaux acceptables. Ils doivent en outre s'engager à insuffler et à encourager une culture de sécurité et de sûreté axée sur l'amélioration, l'apprentissage, l'anticipation et la souplesse pour faire face aux changements et défis de demain.

---

Nous savons que les accidents et les incidents dans les transports résultent d'une combinaison de facteurs : humains, organisationnels, techniques et environnementaux. Nous savons aussi qu'il est plus facile de gérer ces facteurs au niveau des organisations ou du réseau.

---

---

Nous ne pouvons plus nous contenter de prescrire des exigences en matière de sûreté et de sécurité et d'en assurer la conformité. TC et l'industrie doivent gérer des risques et des menaces pour les maintenir à des niveaux acceptables. Ils doivent en outre s'engager à insuffler et à encourager une culture de sécurité et de sûreté axée sur l'amélioration, l'apprentissage, l'anticipation et la souplesse pour faire face aux changements et défis de demain.

---



# Approche de Transports Canada à l'égard de la gestion de la sécurité et de la sûreté

TC appuie et favorise une gestion de la sécurité et de la sûreté dans tout le réseau de transport. Sa politique prévoit que l'industrie doit être responsable de la gestion systématique et proactive des risques et des menaces qui pèsent sur ses activités de transport.





# Approche de Transports Canada à l'égard de la gestion de la sécurité et de la sûreté

## Politique de gestion de la sécurité et de la sûreté

La gestion de la sécurité et de la sûreté s'appuie sur le principe qu'il y aura toujours des dangers, des risques et des menaces. Nous devons donc adopter une gestion systématique et proactive pour déterminer et contrôler ces dangers, risques et menaces avant qu'ils n'occasionnent des accidents. TC appuie et favorise une gestion de la sécurité et de la sûreté dans tout le réseau de transport. Sa politique prévoit que l'industrie doit être *responsable de la gestion systématique et proactive des risques et des menaces qui pèsent sur ses activités de transport*.

TC reconnaît que fondamentalement, la gestion de la sécurité et de la sûreté nécessite ce qui suit :

- Établir des responsabilités claires.
- Fixer des objectifs de rendement<sup>5</sup> et s'employer à les atteindre.
- Gérer les risques de sécurité et les menaces pour la sûreté de manière systématique et proactive, notamment par l'amélioration continue et l'apprentissage permanent.
- Surveiller et évaluer le rendement par rapport aux buts fixés.

Bien que ces principes fondamentaux puissent paraître assez simples, leur mise en œuvre, c'est-à-dire passer du concept à la réalité, présente tout un défi, principalement parce que cette nouvelle politique exige un changement de culture.

TC a défini les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) *comme des cadres formels conçus pour intégrer la sécurité et la sûreté aux activités courantes d'une entreprise de transport*. Nous pouvons les classer en trois groupes de stratégies :

- Les stratégies de sécurité/sûreté axées sur la conformité et la prévention ou la réduction des préjudices provoqués par les décisions et les opérations des entreprises.
- Les stratégies de gestion axées sur la systématisation des fonctions et des processus de gestion afin de favoriser ou d'augmenter le rendement organisationnel.
- Les stratégies commerciales axées sur la valeur obtenue pour les actionnaires.

---

TC appuie et favorise une gestion de la sécurité et de la sûreté dans tout le réseau de transport. Sa politique prévoit que l'industrie doit être responsable de la gestion systématique et proactive des risques et des menaces qui pèsent sur ses activités de transport.

---

---

Bien que ces principes fondamentaux puissent paraître assez simples, leur mise en œuvre, c'est-à-dire passer du concept à la réalité, présente tout un défi, principalement parce que cette nouvelle politique exige un changement de culture.

---

<sup>5</sup> Le terme objectifs signifie ici les objectifs, les cibles, les normes, les résultats, etc.





Ces stratégies visent à gérer de façon systématique et proactive les risques pour les maintenir à des niveaux acceptables. On veut intégrer les SGS/SGSu à l'ensemble des systèmes de gestion.

Pour atteindre l'objectif de la politique, lorsque cela est opportun et faisable, TC :

- Exigera des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.
- Délèguera la gestion de la sécurité et de la sûreté à l'industrie en fixant des normes et des résultats à atteindre.
- Encouragera l'adoption volontaire des principes et systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.
- Encouragera l'amélioration continue et tirera des leçons de ses expériences.

Bref, le changement touche le cadre de responsabilisation vis-à-vis de la gestion des risques et des menaces.

### Application de la gestion de la sécurité et de la sûreté

L'application d'un cadre de gestion de la sécurité et de la sûreté nécessite une nouvelle approche en matière de réglementation. TC se fonde sur le cadre de réglementation existant et se tourne vers des pratiques de gestion des risques. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) font partie de cette solution et préconisent une gestion systémique des risques et des menaces. Une telle approche signifie qu'il faut tenir compte de l'incidence du changement apporté à un secteur sur les autres secteurs. Par exemple, les SGS/SGSu cherchent à abattre les obstacles à la communication en prenant pour acquis que des prises de décision dans un secteur donné influenceront sur la sécurité et la sûreté des autres secteurs. Il est entendu que les composantes de l'approche systémique (par exemple, les politiques, procédures et pratiques) interagissent pour former un tout supérieur à la somme des parties.

Les règlements qui régissent les SGS englobent la totalité des règlements en vigueur. Ces nouveaux règlements vont de pair avec ceux existants sur la sécurité afin de mieux gérer les risques associés aux activités de transport. Dans le passé, TC intervenait au niveau opérationnel. Avec cette nouvelle approche, TC (ou son délégué) vérifiera et évaluera les organisations au niveau organisationnel ou systémique. De cette façon, il sera à même de vérifier si les activités courantes respectent les règlements. Si un exploitant a un problème systémique ou un problème courant qui n'est pas corrigé ou est mal corrigé, TC interviendra au niveau nécessaire. TC conserve sa capacité d'exercer son activité traditionnelle d'inspection et de vérification tout en se dotant d'une capacité accrue de mener des vérifications et des évaluations systémiques. Avec la collaboration des principaux intervenants, Sûreté et préparatifs d'urgence, la Sûreté maritime et la Sûreté du transport ferroviaire et du transport urbain examinent la façon la plus efficace et la plus efficiente d'adopter et d'implanter la gestion de la sûreté et les SGSu.

Étant donné la diversité et la complexité du réseau de transport du Canada, la réglementation présente son propre ensemble de défis. La mesure dans laquelle chaque secteur est réglementé varie grandement. Par exemple, TC réglemente tous les aspects de la sécurité de l'aviation civile, à l'exception de certaines

---

TC se fonde sur le cadre de réglementation existant et se tourne vers des pratiques de gestion des risques. Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) font partie de cette solution.

---

---

TC interviendra au niveau nécessaire. TC conserve sa capacité d'exercer son activité traditionnelle d'inspection et de vérification tout en se dotant d'une capacité accrue de mener des vérifications et des évaluations systémiques.

---

activités récréatives et sportives. Il réglemente également la construction et l'importation des véhicules automobiles, mais les provinces et les territoires réglementent l'immatriculation de ceux-ci, la délivrance des permis de conduire, les codes de la route, la construction des routes et d'autres politiques. Dans l'annexe A on trouve un tableau qui expose ces différences plus en détail. La méthode de surveillance de la réglementation doit être adaptée de manière à gérer les risques et les menaces propres à chaque secteur.

Il y a plusieurs moyens de miser sur les efforts que nous avons déployés par le passé dans le domaine de la sécurité et de la sûreté. Il est important de noter que les divers modes et secteurs de transport n'en sont pas tous au même point dans l'étude, l'adoption et la mise en œuvre de la gestion de la sécurité et de la sûreté. Ces dernières années, les SGS ont été appliqués à de nombreux systèmes opérationnels. On étudie présentement la pertinence d'appliquer les SGS/SGSu à certains organismes<sup>6</sup> et activités de fabrication de plus petite envergure dans divers secteurs des transports.

Les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté peuvent être appliqués différemment, selon la nature de l'organisation et les activités de transport auxquelles elle se livre. Le schéma qui suit illustre trois exemples de méthodes de gestion de la sécurité et de la sûreté employées dans les différents modes que réglemente TC. On a tenu compte des différences dans la nature du mode et dans la façon dont il est réglementé, tout en respectant les principes essentiels de la gestion de la sécurité et de la sûreté.

Les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté peuvent être appliqués différemment, selon la nature de l'organisation et les activités de transport auxquelles elle se livre.

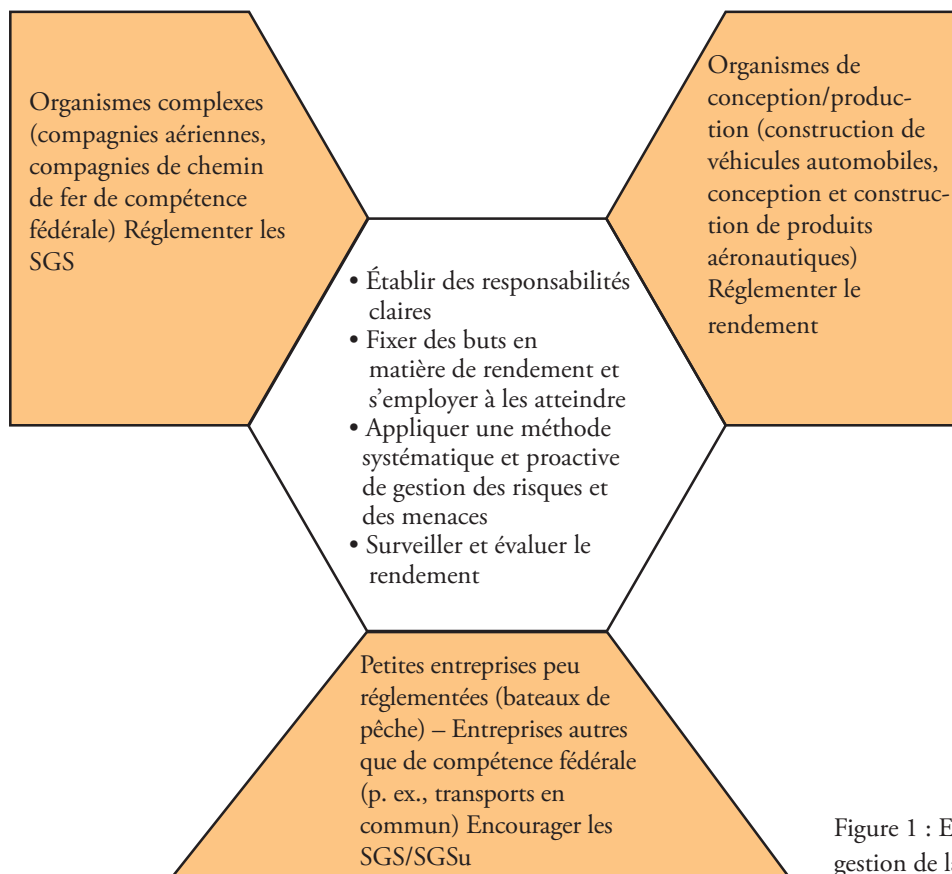


Figure 1 : Exemples de méthode de gestion de la sécurité et de la sûreté

<sup>6</sup> Le schéma renferme quelques exemples et n'exclut pas d'autres méthodes. Par exemple, le Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire s'applique à toutes les compagnies ferroviaires régies par le gouvernement fédéral, peu importe leur taille. Veuillez consulter l'annexe A pour plus de renseignements.



TC exige l'adoption de SGS à de nombreux organismes complexes. Un cadre formel SGS/SGSu comprend les éléments suivants :

- La responsabilité de gestion
- L'engagement de la haute direction
- La participation des employés
- Une politique de sécurité/sûreté
- Des renseignements sur la sécurité et la sûreté
- L'établissement de la sécurité et de la sûreté comme valeur fondamentale
- L'établissement d'objectifs en matière de sécurité et de sûreté
- La détermination des dangers et la gestion des risques
- L'établissement d'un système de rapports de sécurité/sûreté
- Les vérifications/évaluations de la sécurité/sûreté
- Les rapports et les enquêtes sur les accidents et les incidents
- L'orientation sur la sécurité et la sûreté et la formation périodique
- Les plans d'intervention d'urgence
- La documentation
- L'assurance de la qualité

Les organismes complexes ne peuvent pas se contenter d'adopter les différents éléments d'un SGS/SGSu. Ils doivent intégrer et interconnecter intégralement les divers éléments dans l'organisation pour que le système donne les résultats souhaités. Les avantages du système résultent de l'interaction et de l'interdépendance de ses éléments.



Pour certaines activités de conception, de production et de construction, TC aborde la gestion de la sécurité et de la sûreté par la réglementation et la délégation d'objectifs de rendement en matière de sécurité et de sûreté. Il s'agit d'exigences officialisées de rendement en matière de sécurité et de sûreté qui établissent des cibles de rendement clairement définies. Ces activités nécessitent des cadres systématiques pour intégrer la sécurité et la sûreté dans la conception, la mise au point et la production/fabrication des produits. Ces organismes sont généralement dotés de cadres officiels de gestion des risques et de génie de la fiabilité qui permettent de renforcer la capacité à respecter les exigences de rendement en matière de sécurité et de sûreté.

---

Les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté peuvent être appliqués différemment, selon la nature de l'organisation et les activités de transport auxquelles elle se livre.

---

Pour certaines petites entreprises hautement réglementées, comme les petites compagnies aériennes et ferroviaires, TC est favorable à des SGS/SGSu adaptés à leur taille, à leur portée et à leur complexité. Dans d'autres petites entreprises moins réglementées, comme les petits bateaux de pêche, ou qui relèvent d'autres compétences ou de plusieurs compétences (transports en commun), TC favorise pour l'instant l'adoption volontaire de principes ou d'éléments de la gestion de la sécurité et de la sûreté. Le Ministère étudie la pertinence et la faisabilité de SGS/SGSu dans d'autres petites entreprises, comme celles du secteur du camionnage.

Certaines mesures d'harmonisation internationale nécessitent la mise en œuvre de SGS/SGSu (Organisation maritime internationale, Organisation de l'aviation civile internationale). Dans d'autres situations, cette harmonisation internationale requiert des normes prescriptives fondées sur le rendement (par exemple, le groupe de l'ONU sur le transport des matières dangereuses). Il est arrivé que l'adoption rapide de SGS a facilité une solution canadienne (par exemple,

l'Organisation de l'aviation civile internationale). Il faut prendre en compte les questions d'harmonisation internationale dans l'évaluation des SGS/SGSu.

Les SGS et les SGSu partagent nombre de principes et éléments fondamentaux, étant tous deux des approches systémiques de la gestion des risques et des menaces. Toutefois, de profondes différences empêchent un simple transfert de concepts. La principale différence tient à ce que la sécurité vise avant tout les pertes accidentelles et non intentionnelles alors que la sûreté se concentre sur les pertes prévues ou intentionnelles. Les similitudes entre le SGS et le SGSu peuvent faciliter une intégration à grande échelle de l'un et l'autre système au sein d'un même organisme et permettre d'utiliser le SGS comme fondement du SGSu.

Cette approche reconnaît la nécessité d'adapter les exigences du système à la nature, à la taille, à la portée et à la complexité du secteur ou de l'entreprise. Le but est de gérer les risques et les menaces particuliers tout en respectant les défis et les occasions qui diffèrent selon les modes. L'annexe A résume les façons d'aborder les SGS/SGSu en cours d'examen et de mise en œuvre.

---

Le but est de gérer les risques et les menaces particuliers tout en respectant les défis et les occasions qui diffèrent selon les modes.

---

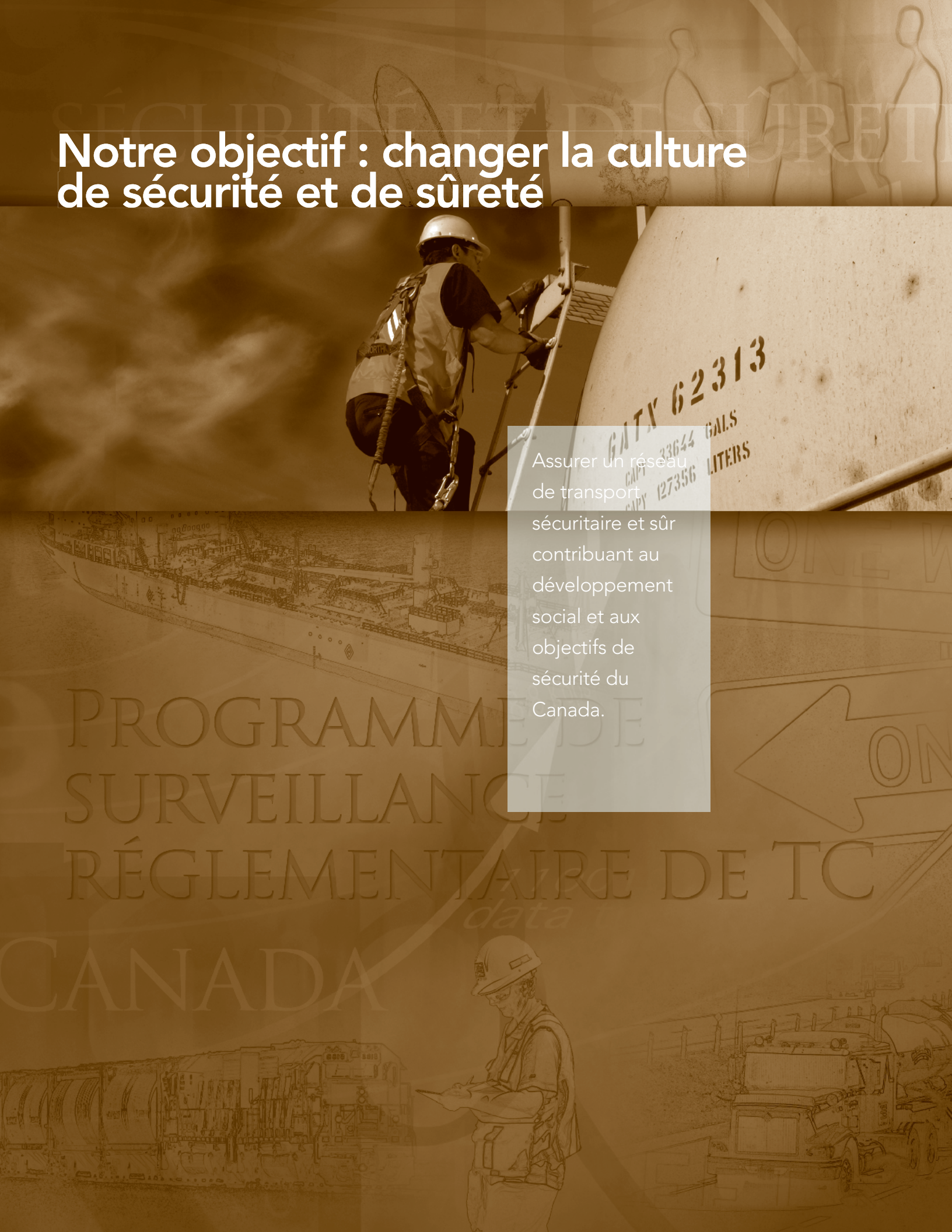


# Notre objectif : changer la culture de sécurité et de sûreté

Assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr contribuant au développement social et aux objectifs de sécurité du Canada.

PROGRAMME DE SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE DE TC

CANADA



# Notre objectif : changer la culture de sécurité et de sûreté

La politique cadre de gestion de la sécurité et de la sûreté vise à faire face aux changements présents et futurs et à surmonter les défis ayant une incidence sur le réseau de transport. La mise en œuvre de la politique de gestion de la sécurité et de la sûreté cadre avec l'objectif stratégique de TC :

*Assurer un réseau de transport sécuritaire et sûr contribuant au développement social et aux objectifs de sécurité du Canada.*

Grâce à cette politique, nous voulons mettre en place et maintenir une solide culture de sécurité et de sûreté. Dans une telle culture :

- La gestion est responsable de la sécurité et de la sûreté.
- Tous les membres de l'organisation jouent un rôle actif dans la sécurité et la sûreté.
- Les activités sont axées sur les risques.
- Les organismes se concentrent sur les causes systémiques.
- On investit dans les activités proactives.
- Le rendement est mesuré.
- On vérifie le système.
- Les pratiques sécuritaires et sûres, l'apprentissage continu et l'amélioration sont la norme, même durant les périodes les plus tranquilles ou achalandées, sous la pression financière et la pression de la main-d'œuvre.

TC, l'industrie et d'autres intervenants s'appliquera à développer et à maintenir une culture de sécurité et de sûreté grâce à laquelle les intervenants à tous les niveaux du réseau de transport pourront gérer activement les risques et les menaces dans le cadre de leurs activités quotidiennes. On note déjà des attitudes exemplaires tant dans l'industrie qu'au sein de TC, mais cette approche constitue un important virage culturel qui nécessitera beaucoup de travail et d'efforts.

En termes simples, la culture d'une organisation se mesure par le comportement des gens. Les décisions, les actions et les comportements nous révèlent les réelles valeurs de l'organisation. Voici certaines des pratiques qui témoignent d'une culture de la sécurité et de la sûreté :

- Faire participer les employés.
- Signaler les dangers, les menaces et les incidents.
- Partager les renseignements en matière de sécurité et de sûreté.
- Analyser les facteurs contributifs sous-jacents aux risques, menaces et incidents.





- Prendre des décisions axées sur les risques et atténuer les risques présents.
- Tenir compte de l'incidence du rendement de la sécurité et de la sûreté dans chaque prise de décision, peu importe le secteur de l'entreprise.
- Favoriser l'amélioration continue et l'innovation.

On comprend que ces pratiques doivent se refléter dans les activités quotidiennes de l'industrie et de TC. Ce virage exigera également beaucoup de travail et d'efforts.

---

Quand ces pratiques et comportements feront partie du mode de vie de l'organisation, on aura réussi à implanter une culture de sécurité et de sûreté où l'amélioration continue et l'apprentissage sont des valeurs fondamentales.

---

L'objectif global est de faire la démonstration des pratiques de sécurité et de sûreté pour qu'elles se reflètent dans toutes les activités de l'entreprise et à tous les échelons de l'organisation. Voici quelques exemples de comportements souhaitables que l'on peut observer en vertu d'une culture de sécurité et de sûreté :

- L'expérience préalable ne constitue pas un gage de réussite à l'avenir.
- La communication ouverte est encouragée.
- Les employés participent.
- Les pratiques et les procédures sont régulièrement comparées, examinées et améliorées.
- L'erreur humaine est traitée comme un symptôme et non comme une conséquence.
- Les entreprises de transport conçoivent leur structure pour qu'elle résiste aux événements imprévus.
- Le débat sur les risques se poursuit en dépit du fait que tout semble sécuritaire et sûr.
- La sensibilisation à l'environnement externe de sûreté et sa prise en considération ne s'arrêtent jamais.
- Les organismes favorisent les points de vue nouveaux.
- Des investissements sont réalisés dans la sécurité et la sûreté, même en période de contraintes financières.
- L'organisme de réglementation et l'industrie collaborent pour rendre le réseau plus sécuritaire.

La culture de sécurité et de sûreté est un concept complexe et sa définition n'est pas exhaustive. Elle ne fait que souligner des pratiques et des comportements clés à adopter et à conserver. Quand ces pratiques et comportements feront partie du mode de vie de l'organisation, on aura réussi à implanter une culture de sécurité et de sûreté où l'amélioration continue et l'apprentissage sont des valeurs fondamentales.

TC reconnaît qu'il ne faut pas seulement miser sur l'évolution de la culture de sécurité et de sûreté de l'industrie et qu'on ne doit jamais cesser de s'instruire et de développer sa propre culture organisationnelle. Tous les protagonistes et les participants du réseau de transport doivent collaborer activement afin de parvenir à la sécurité et à la sûreté si nous voulons réussir à gérer le caractère dynamique et de plus en plus complexe et intégré de notre réseau de transport.

En plus de favoriser le développement et le maintien d'une culture de la sécurité et de la sûreté, les SGS/SGSu peuvent procurer d'autres avantages. Nombre d'organismes ont déjà adopté les SGS/SGSu et en tirent profit. Parmi ces avantages, notons :

- Réduction supplémentaire des coûts directs et indirects grâce à la prévention des accidents et des pertes et à une réduction des primes d'assurance. Skyservice Airlines, Air Transat, Conair, Harbour Air et le Moncton Flight College figurent parmi les compagnies aériennes qui illustrent publiquement les avantages du SGS dans leur performance économique (2006, Séance d'information sur le SGS, Aviation civile de TC - Vancouver; 2005, Séance d'information sur le SGS, Aviation civile de TC - Toronto).
- Avantage concurrentiel accru dans le transport aérien et le transport maritime intérieur.
- Démonstration de diligence raisonnable lorsqu'un accident se produit (projet de loi C-45).
- Communications, moral et productivité accrus.
- Surveillance réduite, d'où une utilisation des ressources axée sur les risques.
- Plus grande gestion de la sécurité et de la sûreté assurée par ceux qui ont une plus grande influence positive.
- Relations et partenariats améliorés (par exemple, collaboration de l'industrie et partage des renseignements).
- Collaboration accrue entre les intervenants sur les initiatives de sécurité et de sûreté pour réduire les risques, notamment dans les activités de sûreté et de préparatifs d'urgence.

---

TC reconnaît qu'il ne faut pas seulement miser sur l'évolution de la culture de sécurité et de sûreté de l'industrie et qu'on ne doit jamais cesser de s'instruire et de développer sa propre culture organisationnelle.

---



# Défis et stratégies : comment accomplirons-nous les progrès?



PROGRAMME DE  
SURVEILLANCE  
RÉGLEMENTAIRE DE TC

CANADA



---

## Défis et stratégies : comment accomplirons-nous les progrès?

**L**a transition vers la gestion de la sécurité et de la sûreté fait que l'industrie et TC font face à toute une gamme de défis présents et à venir. Six défis clés pour le réseau de transport seront relevés plus facilement grâce à des stratégies et des mesures de collaboration multimodale entre l'industrie et TC.

Cette section décrit les défis, les objectifs pour relever ces défis, et les outils pour évaluer nos progrès. Ces stratégies aideront TC à passer d'un programme de réglementation traditionnel à un programme permettant de bien gérer les risques et les menaces et de les maintenir à des niveaux acceptables.

L'annexe A renferme un résumé des défis et des stratégies de chacune des directions générales dans sa transition à la gestion de la sécurité et de la sûreté.



## Défi 1

# Démontrer l'impact de la gestion de la sécurité et de la sûreté

L'industrie et TC doivent démontrer l'impact de la gestion de la sécurité et de la sûreté. TC s'engage à promouvoir et à démontrer les principes d'une saine gestion publique : responsabilisation, transparence et programmes axés sur les résultats. L'objectif à long terme est une amélioration continue du niveau élevé de la sécurité et de la sûreté au Canada et l'atteinte d'un degré élevé de confiance dans nos stratégies en matière de sécurité et de sûreté.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Comprendre la gestion de la sécurité et de la sûreté et s'engager envers celle-ci.	Partager les leçons apprises, les meilleures pratiques et les exemples de l'industrie lors d'un forum multimodal (par exemple, conférences, bulletins, site Web et autres moyens).	Mesurer les rétroactions lors du forum multimodal.
Faire le suivi et la surveillance des progrès.	Mener des études et des sondages sur les tendances en tenant compte des indicateurs de réussite.	Mesurer entre autres ces éléments : confiance, statistiques sur la conformité, statistiques sur les évaluations et les vérifications des systèmes, fréquences des accidents et des incidents, absences résultant de blessures, impact et résultats de projets pilotes, analyses de sécurité ou de sûreté et de rentabilisation, etc.

## Défi 2

### Modifier la responsabilisation et les responsabilités en matière de sécurité et de sûreté

**O**n a toujours pensé que TC assumait la responsabilité du rendement de la sécurité et de la sûreté, étant chargé des activités de vérification, de contrôle et d'exécution de la loi. Plus nous comprenons les mécanismes de la gestion des risques et les changements et défis auxquels est confronté le réseau de transport, plus nous croyons que TC et l'industrie doivent gérer conjointement les risques et les menaces pour les maintenir à des niveaux acceptables. L'industrie doit assumer une plus grande part de responsabilités vis-à-vis son rendement en matière de sécurité et de sûreté.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Préciser les changements au chapitre de la responsabilisation et des responsabilités.	Définir et communiquer les changements au chapitre de la responsabilisation et des responsabilités.	Expliquer et favoriser une compréhension uniforme des changements au chapitre de la responsabilisation et des responsabilités auprès de l'industrie et de TC.
	Diffuser <i>Allons de l'avant</i> et les autres programmes à la grandeur du Ministère (conférences multimodales, site Web, bulletins, etc.).	
Percevoir clairement les mesures de responsabilisation et de responsabilité en matière de sécurité et de sûreté au sein de l'industrie.	Implanter les SGS/SGSu comme pierres angulaires des programmes de surveillance réglementaire, le cas échéant. Favoriser, s'il y a lieu, les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté.	Faire le suivi de la mise en oeuvre des SGS/SGSu, le cas échéant, et le suivi de l'adoption des principes, s'il y a lieu, des SGS/SGSu.



## Défi 3

### Comprendre et appliquer la gestion des risques aux activités courantes

Tous les employés, à tous les niveaux organisationnels (de l'industrie et de TC), doivent comprendre et appliquer la gestion des risques dans leurs activités quotidiennes. La gestion des risques constitue le fondement même de la gestion de la sécurité et de la sûreté. Pour participer au programme de gestion de la sécurité et de la sûreté et contribuer à sa réussite, tous les employés doivent partager cette vision et en avoir les capacités. L'objectif à long terme consiste à faire de la gestion des risques une pratique de travail normale, tant au sein de l'industrie qu'à TC.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Comprendre les principes de la gestion des risques.	Offrir une formation multimodale interne sur les concepts et principes de la gestion des risques. Faire en sorte que l'industrie puisse se procurer facilement le matériel de formation.	Évaluer l'efficacité de la formation en gestion des risques.
	Prévoir et mettre en œuvre une campagne de sensibilisation sur la gestion des risques.	Mener au sein de l'industrie un sondage sur la pertinence de notre campagne.
Appliquer la gestion des risques aux activités courantes.	Documenter, s'il y a lieu, une politique de gestion des risques.	Surveiller le progrès sur les profils de risque et l'impact des activités de réduction des risques.
	Préparer des outils et des modèles de gestion des risques. Faire en sorte que l'industrie puisse se les procurer facilement.	Évaluer l'efficacité des outils et modèles de gestion des risques par des méthodes d'enquête.
	Offrir une formation multimodale interne sur les outils et les modèles de gestion des risques. Faire en sorte que l'industrie puisse se les procurer facilement.	Évaluer l'efficacité de la formation en gestion des risques.

## Défi 4

# Développer les capacités d'exécution (industrie) et assurer la surveillance (TC) de la gestion de la sécurité et de la sûreté (le cas échéant)

Les capacités dans l'industrie divergent énormément quant à la mise en œuvre des SGS/SGSu ou des activités pour appuyer les principes de gestion de la sécurité et de la sûreté. Le défi consiste donc à développer les capacités nécessaires dans l'industrie pour mettre en œuvre ces systèmes et activités. Parallèlement à ce défi, TC doit, pour sa part, développer sa capacité de surveiller ces systèmes et activités.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Définir « le cas échéant » au regard de l'application des exigences des SGS/SGSu.	Fournir des orientations quant à la définition et à l'application de la mention « le cas échéant ».	Mettre en œuvre et réviser régulièrement les orientations en fonction des changements et du développement.
Définir des stratégies claires pour résoudre les défis et problèmes multimodaux.	Rédiger <i>Allons de l'avant</i>	Publier <i>Allons de l'avant</i> .
	Mettre à jour chaque année la section des stratégies et des défis multimodaux de <i>Allons de l'avant</i> .	Évaluer le progrès fait en un an dans les stratégies.
Définir une vision claire et offrir une définition cohérente des SGS/SGSu pour tous les modes.	Diffuser <i>Allons de l'avant</i> .	Mener une étude multimodale auprès des représentants et inspecteurs de l'industrie.
Cerner les défis que pose la mise en œuvre des SGS/SGSu et élaborer, avec l'industrie, des stratégies pour relever ces défis.	De concert avec l'industrie, déterminer et offrir les outils facilitant la mise en œuvre et la surveillance des SGS/SGSu.	Mener un sondage auprès de l'industrie sur l'utilité des outils des SGS/SGSu et auprès des inspecteurs sur l'utilité des outils de surveillance des SGS/SGSu.
	De concert avec l'industrie, déterminer et appliquer les objectifs, cibles, buts, résultats et indicateurs de rendement en matière de sécurité et de sûreté.	Vérifier l'efficacité de la mise en œuvre de ces éléments au moyen de vérifications et des SGS/SGSu et d'autres activités.
	Rechercher et développer des méthodes de vérification et d'évaluation des systèmes utiles tant à l'industrie qu'à l'organisme de réglementation.	Relier les résultats des vérifications et des évaluations des systèmes à l'impact de la mise en œuvre des SGS/SGSu.



Gérer les attentes du public vis-à-vis de la gestion de la sécurité et de la sûreté.	Diffuser <i>Allons de l'avant</i> .	Évaluer la sensibilisation, la compréhension et la confiance du public.
Développer les capacités et les ressources nécessaires à la mise en œuvre ou à la surveillance des SGS/SGSu.	Examiner l'expérience des autres, mener des projets pilotes, mener un sondage auprès de ceux qui en sont à l'élaboration des SGS/SGSu dans différents établissements et fournir une orientation.	Comparer les ressources actuelles à celles qui seraient nécessaires dans différents contextes de mise en œuvre et de maintien.
Développer des connaissances conceptuelles communes au sujet des principes clés, pour aider à la surveillance, compte tenu des nouvelles exigences.	Donner une formation multimodale interne (par exemple, concepts et principes de gestion des risques, gestion de la sécurité et de la sûreté, facteurs humains, vérification des systèmes, etc.).	Évaluer l'efficacité de la formation en surveillance des SGS/SGSu.

## Défi 5

### Mener des activités de gestion de la sécurité et de la sûreté

L'intégration de la gestion de la sécurité et de la sûreté dans les activités courantes constitue un défi pour l'industrie et TC. On doit convaincre tous les participants de s'acquitter activement des activités de gestion de la sécurité et de la sûreté (par exemple, signaler les dangers, mener des exercices d'intervention d'urgence, mesurer le rendement, gérer le risque, ce qui comprend l'évaluation de la vulnérabilité aux risques ou à la menace, etc.). Pour TC, ce défi correspond à intégrer les pratiques modernes de gestion dans les pratiques courantes. Le Système de gestion intégrée (SGI) et le Système de gestion de la qualité (SGQ) sont deux des cadres qui sont appliqués par TC dans différentes directions générales pour faire face à ce défi.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Intégrer la gestion des risques et des menaces aux activités quotidiennes.	Élaborer et mettre en œuvre des politiques et des procédures afférentes aux SGS/SGSu (établissement de rapports, prises de décisions axées sur les risques, analyses des dangers, vérification des systèmes, etc.).	Étudier les écarts entre les procédures et pratiques et faire les ajustements nécessaires.
	Définir, encourager et récompenser les comportements escomptés.	Mener des vérifications internes des systèmes et évaluer l'utilisation de la prise de décisions axées sur les risques par les gestionnaires.
Apprendre de notre réseau et l'améliorer constamment.	Étudier des idées d'amélioration des SGS/SGSu.	Évaluer la pertinence des nouvelles approches adoptées par l'examen de projets pilotes ou des meilleures pratiques de l'industrie.
	Développer une connaissance ministérielle grâce aux leçons apprises et la partager à la grandeur de TC.	Vérifier régulièrement l'examen de la documentation ministérielle.

## Défi 6

### Prévoir et investir des ressources dans les activités proactives.

Les industries à haut risque ont toujours été réactives. Les efforts consacrés à l'amélioration du réseau font souvent suite à une défaillance de celui-ci. L'approche proactive suppose une recherche d'amélioration du réseau avant qu'une défaillance ne se produise. Les défaillances engendrent des coûts en termes de vie humaine, de dommages matériels, de frais d'assurance, etc. L'approche proactive cherche donc à prévenir les défaillances. Le défi consiste à investir temps et ressources dans le travail proactif. À long terme, on vise à accomplir plus de travail proactif que de travail réactif et, ainsi, à prévenir les défaillances.

Nos objectifs	Notre démarche	Les outils pour évaluer notre progrès
Planifier le travail proactif en attribuant les ressources nécessaires.	Déterminer, planifier et accorder les ressources nécessaires à des projets proactifs relatifs aux dangers et aux menaces.	Évaluer l'impact de l'atténuation des risques.
	Favoriser les investissements et la prestation de ressources à des projets proactifs relatifs aux dangers et aux menaces (industrie et haute direction de TC).	Comparer à intervalles réguliers la répartition des ressources des activités proactives, réactives et opérationnelles.
	Partager des études de cas à l'occasion de forums entre l'industrie et TC.	Évaluer la pertinence et l'utilité d'un forum multimodal.



# Conclusion

TC adopte la gestion de la sécurité et de la sûreté comme principal moyen de faire face aux changements et défis présents et futurs auxquels est confronté le réseau de transport du Canada. Avant tout, la gestion de la sécurité et de la sûreté consiste à :

- Établir des responsabilités claires.
- Fixer des objectifs de rendement et s'employer à les atteindre.
- Gérer les risques de sécurité et les menaces pour la sûreté de manière systématique et proactive, notamment par l'amélioration continue et l'apprentissage permanent.
- Surveiller et évaluer le rendement par rapport aux buts fixés.

Les SGS et SGSu sont des cadres officiels dont le but est d'intégrer les mesures de sécurité et de sûreté dans les activités courantes d'une entreprise de transport. TC demande, le cas échéant, l'adoption de principes de gestion de la sécurité et de la sûreté et la mise en œuvre des SGS/SGSu.

TC s'est engagé à établir des partenariats avec l'industrie et d'autres intervenants pour transformer la culture de la sécurité et de la sûreté afin que les pratiques sûres et sécuritaires deviennent la norme et que la gestion des risques fasse partie intégrante des activités quotidiennes à tous les niveaux de l'organisation. En transformant notre culture de sécurité et de sûreté, nous nous rapprochons de nos objectifs de sécurité et de sûreté et continueront d'apprendre et d'apporter des améliorations à notre réseau.

Nous devons relever nombre de défis, tant généraux que particuliers, afin d'atteindre nos objectifs. Diverses stratégies ont été élaborées. Elles sont actuellement mises en place et continueront de l'être pour aplanir les défis créés par cette approche différente.

La gestion de la sécurité et de la sûreté permettra d'adapter notre réseau de transport aux changements et défis actuels et futurs. Grâce à une philosophie de la gestion des risques, nous comptons atteindre nos objectifs en matière de sécurité et de sûreté et poursuivre l'amélioration continue de la sécurité et de la sûreté de notre réseau de transport.

---

TC s'est engagé à établir des partenariats avec l'industrie et d'autres intervenants pour transformer la culture de la sécurité et de la sûreté afin que les pratiques sûres et sécuritaires deviennent la norme et que la gestion des risques fasse partie intégrante des activités quotidiennes à tous les niveaux de l'organisation.

---



---

La gestion de la sécurité et de la sûreté permettra d'adapter notre réseau de transport aux changements et défis actuels et futurs.

---

## Annexe A : SGS/SGSu dans chaque direction générale

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>Cinq grands secteurs :</p> <p>Conception et construction de produits aéronautiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chaque année, plus de 1 200 produits aéronautiques neufs et modifiés construits ou exploités au Canada doivent être approuvés.</li> <li>- Les ventes annuelles de produits et de services aérospatiaux canadiens se chiffrent à plus de 20 milliards de dollars, alors que l'exportation de ces produits et services atteint presque les 17 milliards de dollars.</li> </ul> <p>Opérations aériennes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Canada possède la deuxième flotte d'avions civils en importance au monde.</li> </ul> <p>Entretien des avions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ce secteur comprend notamment la révision et l'entretien de produits aéronautiques, de même que des programmes de formation rejoignant plus de 14 000 techniciens d'entretien d'avions (TEA).</li> </ul> <p>Exploitation d'aéroport :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parmi les milliers d'aérodromes et d'aéroports au Canada, il y a plus de 600 aéroports certifiés et plus de 1 000 aérodromes enregistrés.</li> </ul> <p>Système de navigation aérienne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En novembre 1996, NAV CANADA, une société sans but lucratif, a pris en</li> </ul>	<p>Responsable de la surveillance de l'industrie ferroviaire. 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- On compte environ 90 compagnies provinciales et fédérales de chemin de fer actuellement actives au Canada.</li> <li>- Au cours de la dernière décennie (1996-2005), le nombre d'employés de chemin de fer a diminué de 47 700 à 35 000, mais le nombre de wagons complets provenant des chemins de fer canadiens a augmenté de 3,0 millions à 5,0 millions, soit une augmentation de 67 %.</li> <li>- Bien que les chemins de fer basés au Canada possèdent 100 600 wagons de marchandises et 3 000 locomotives, plusieurs autres wagons de marchandises circulent au Canada.</li> <li>- On compte 585 voitures voyageurs de chemin de fer en service transportant 4 millions de voyageurs annuellement.</li> </ul>	<p>La réglementation fédérale s'applique aux composantes suivantes de l'industrie maritime au Canada : le transport maritime international et intérieur; les navires transportant des passagers; la surveillance des programmes de formation pour les officiers et les membres d'équipage des navires commerciaux; les exigences concernant la compétence des conducteurs d'embarcation de plaisance; la prise en compte des questions de santé et de sécurité au travail aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada; la tenue à jour d'un Registre des navires canadiens; la protection et la sécurité de la navigation maritime et la protection du milieu marin dans les voies navigables canadiennes; la délivrance de permis pour les petits bâtiments commerciaux et les embarcations de plaisance; et la surveillance des questions relatives au pilotage maritime.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Canada possède les plus grandes voies</li> </ul>	<p>Le gouvernement fédéral de même que les provinces et les territoires partagent entre eux la responsabilité des initiatives de sécurité routière. Le gouvernement fédéral par l'entremise de la Loi sur la sécurité automobile, est responsable de la performance en matière de sécurité de tous les véhicules nouveaux et importés. Il est également responsable par l'entremise de la Loi sur les transports routiers, de l'exploitation sécuritaire des entreprises de camionnage et d'autocars faisant du transport extra-provincial. En outre, il assure un leadership au niveau national en coordonnant la collecte et l'analyse des données sur les collisions de véhicules automobiles dans l'ensemble du pays, la recherche, l'élaboration et l'évaluation des programmes de sécurité routière ainsi que la transmission des connaissances.</p> <p>Il est bon de souligner que l'infrastructure et la signalisation routières, la délivrance des permis de conduire et des certificats d'immatriculation, l'inspection des véhicules commerciaux et les lois sur la circulation routière, ainsi que l'application de la loi et</p>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>La Direction générale du transport des marchandises dangereuses réglemente le transport aérien, maritime, ferroviaire et routier de ces produits. Les lois fédérales et provinciales réglementent une longue liste de produits, de substances ou d'organismes jugés dangereux. Le programme de TMD porte principalement sur le contrôle de l'expédition, de la classification et des moyens de l'emballage des marchandises dangereuses qui sont transportées, et sur l'intervention d'urgence à la suite d'accidents où les marchandises dangereuses sont présentes. Il est important de souligner que la Direction générale du TMD ne réglemente pas les fabricants de marchandises dangereuses.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- On peut se procurer environ 8 300 000 produits chimiques sur le marché, dont certains sont des substances dangereuses.</li> <li>- Il existe 2 500 groupes de marchandises dangereuses.</li> <li>- Annuellement, quelque 30 000 000 d'expéditions de marchandises dangereuses sont effectuées au Canada.</li> <li>- Environ 39 % (tonnage) des marchandises dangereuses sont expédiées par transport ferroviaire (45 % par</li> </ul>	<p>Transports Canada est responsable de la sûreté et des préparatifs d'urgence du réseau de transport canadien et joue un rôle de chef de file dans l'acheminement sûr des personnes et du fret. Le Ministère s'acquitte de cette responsabilité dans le cadre d'activités, en établissant des règles et des normes de sûreté pour les installations de transport, en contrôlant les passagers aériens et leurs bagages, en intervenant dans les cas d'incidents et de menaces à la sûreté et en s'assurant que des plans de mesures d'urgence/de sûreté sont en place et mis à l'essai. Transports Canada s'occupe également de réglementer l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État chargée du contrôle des passagers et de leurs effets personnels et de certaines autres initiatives comme le renforcement de la sûreté des voyageurs aériens et des aéroports.</p> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À l'heure actuelle, les terroristes ciblent les réseaux de transport d'autres pays.</li> <li>- Il y a de plus en plus de preuves qui démontrent</li> </ul>	<p>Fournisseur interne de services aéronautiques à un grand nombre de clients et de ministères et organismes gouvernementaux.</p> <p>Principales activités :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation et vérifications de compétence de TC, transport, inspection et surveillance.</li> <li>- Garde côtière canadienne – transport, construction, reconnaissance des glaces, ravitaillement de l'Arctique, aides maritimes à la navigation, et recherche et sauvetage.</li> <li>- Surveillance.</li> </ul> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Règlement de l'aviation canadien RAC 107 – Généralités, RAC 704/703, RAC 573 Maintenance – exigé avant décembre 2007.</li> <li>- La haute direction est consciente du fait qu'avec ou sans une réglementation SGS, Services des aéronefs devra disposer d'un outil plus systématique pour lui permettre de gérer les risques.</li> </ul>



Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>main la responsabilité de la quasi-totalité du système de navigation aérienne civile au Canada.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parmi les autres fournisseurs de services de navigation aérienne civile, il y a l'entreprise Serco et environ 200 entreprises privées et particuliers.</li> </ul> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nécessité de réduire le nombre d'accidents.</li> <li>- Aujourd'hui, la majorité des accidents sont attribuables à des facteurs humains ou organisationnels.</li> <li>- Peu d'espoir de solutions technologiques à ce type d'accident.</li> <li>- L'accroissement de la circulation exige une approche proactive.</li> <li>- Motivation gouvernementale – nécessité de maintenir le niveau de sécurité tout en gérant la démographie, les retraites; besoin d'approches novatrices.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il y a actuellement 42 000 km de voies principales et environ 49 000 passages à niveau.</li> </ul> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Évolution de l'industrie ferroviaire (ajout de nouveaux chemins de fer).</li> <li>- Inquiétudes soulevées par des déraillements (accidents graves ayant causés des décès au milieu des années 1990).</li> <li>- Évolution de l'approche de surveillance de la conformité de TC – de la transaction / l'inspection vers le processus et les procédures de vérification, c.-à-d. la responsabilité de la mise en œuvre incombe aux compagnies.</li> <li>- Recommandations pour modifier la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>.</li> </ul>	<p>navigables intérieures accessibles au transport océanique.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En 2000, plus de 40 millions de passagers et de 17 millions de véhicules ont voyagé ou ont été transportés par bateau au Canada; cela représente plus de 15 % du trafic de traversiers à l'échelle mondiale.</li> <li>- Le transport maritime constitue le principal mode de transport du commerce outre-mer; annuellement, les cargaisons représentent plus de 100 milliards de dollars.</li> <li>- Plus de 75 000 petits bâtiments commerciaux sillonnent nos eaux.</li> <li>- En 2001, le secteur du transport maritime au Canada a directement employé plus de 25 000 personnes.</li> </ul> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Harmonisation internationale.</li> <li>- Graves accidents maritimes attribuables à des facteurs organisationnels et recevant une attention internationale.</li> <li>- Réduction du taux d'accidents.</li> <li>- Aujourd'hui la majorité des accidents sont attribuables à des facteurs humains et organisationnels.</li> <li>- Peu d'espoir de solutions technologiques aux types d'accidents qui se produisent.</li> </ul>	<p>les services de police relèvent directement des gouvernements provinciaux et territoriaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 19 millions de véhicules immatriculés.</li> <li>- 22 millions de conducteurs qui parcourent en moyenne 16 000 kilomètres par année.</li> <li>- 279 000 camions lourds et 325 000 camions de taille moyenne</li> <li>- 60 % des échanges entre le Canada et l'est É.-U. se font par camion, pour un total de 349, 4 milliards \$ (exportations de 184,8 milliards \$ et importations de 164,6 milliards \$)</li> </ul> <p>Enjeux actuels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les normes de sécurité des véhicules, les régimes de conformité et les régimes de sécurité des transporteurs routiers sont en grande partie harmonisés avec ceux des États-Unis.</li> <li>- L'actuelle Loi sur la sécurité automobile interdit l'application de certains principes de SGS.</li> <li>- Compétence provinciale/territoriale pour les volets importants de la sécurité routière.</li> <li>- Après des années de tendances à la baisse, le nombre de décès a augmenté de 7 % en 2005.</li> </ul>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>transport routier, 15 % par transport maritime et moins de 1 % par transport aérien).</p> <p>Enjeux actuels: La Direction générale du TMD n'a pas adopté officiellement le SGS, pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le taux d'accidents très faibles impliquant des marchandises dangereuses;</li> <li>- les trois modes principaux (transports ferroviaire, aérien et maritime) sont soumis à des exigences formelles en matière de SGS;</li> <li>- la réglementation et les normes axées sur le rendement existent déjà où cela s'applique;</li> <li>- les composantes actuelles du SGS sont déjà en place;</li> <li>- les efforts d'harmonisation internationale se concentrent sur les exigences normatives et axées sur le rendement ayant trait à la classification et à l'emballage des marchandises.</li> </ul>	<p>l'intérêt et la présence de terroristes ici même au pays.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est particulièrement important de garantir le renforcement et l'assurance d'un réseau de transport sûr au pays.</li> <li>- Il y a plusieurs autorités et méthodes de réglementation en matière de sûreté pour les divers modes et secteurs.</li> <li>- Plusieurs autres gouvernements et organisations sont également très intéressés par les SGSu et un certain nombre d'organisations de transport travaillent actuellement à la mise au point de tels systèmes. Par exemple, l'International Air Transportation Association (IATA) exige maintenant de ses membres qu'ils aient une version de SGSu.</li> <li>- Il est nécessaire que les organisations intègrent et gèrent les risques à la sûreté de manière holistique et systématique, dans le but d'obtenir de meilleurs résultats à moindre coût pour le gouvernement et le secteur privé au fil du temps.</li> <li>- Nécessité d'être en mesure d'intervenir rapidement et de façon efficace et efficiente dans un environnement de menace dynamique et unique. La modification des règlements existants ne représente pas toujours l'intervention la plus souhaitable ni la plus efficace.</li> </ul>	

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>SGS – Processus documenté de gestion des risques qui intègre des systèmes d'exploitation et des systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public.</p> <p>Champ d'application du SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entreprises de certification, de construction et d'entretien, aviation commerciale et d'affaires (p. ex., Air Canada, Air Transat), aéroports et services de navigation aérienne.</li> </ul> <p>Limites dans l'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les règlements ne s'appliqueront pas aux distributeurs ou aux organismes de formation agréés.</li> <li>- Les SGS pour les exploitants privés (RAC 604) seront traités par l'entremise de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires.</li> </ul>	<p>SGS – Cadre formel visant la mise en œuvre de la sécurité ferroviaire dans l'exploitation courante des chemins de fer et intégrant les responsabilités et les pouvoirs au sein d'une compagnie de chemin de fer, les règles, les procédures, les processus de surveillance et d'évaluation.</p> <p>Champ d'application du SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exige que toutes les compagnies de chemin de fer sous compétence fédérale (y compris certains services de chemin de fer d'intérêt local où le SGS a été adopté au niveau de la province) appliquent et maintiennent un SGS avec composantes obligatoires, tel qu'il est souligné dans la réglementation.</li> </ul>	<p>SGS – Selon le Code international de gestion pour la sécurité – le Règlement sur l'armement en équipage des navires prévoit :</p> <p>« 21.1(1) Le propriétaire d'un navire doit fournir par écrit au capitaine des instructions établissant les règles et la marche à suivre afin de veiller à ce que l'effectif du navire, à la fois :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a) connaisse bien ses fonctions et le navire;</li> <li>b) puisse coordonner efficacement ses activités lorsqu'il exerce des fonctions essentielles à la sécurité, ou à la prévention ou à l'atténuation de la pollution.</li> </ol> <p>(2) Le capitaine doit veiller à ce que l'effectif reçoive une formation sur les règles et la marche à suivre et les applique. »</p> <p>Au niveau le plus fondamental, cela peut être interprété comme nécessitant certains des éléments les plus importants d'un système de gestion de la sécurité, sans en porter le nom.</p> <p>Champ d'application du SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cette exigence a été intégrée dans le règlement en 2002 et s'applique à tous les bâtiments autres que les embarcations de plaisance.</li> </ul> <p>Limites dans l'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les exigences de SGS ont été mises en application à l'échelle de la planète en 1998 pour presque tous les navires-citernes, les transporteurs de</li> </ul>	<p>Il existe trois volets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité automobile – Pas de définition du SGS spécifique. Les principes du SGS sont compris dans la Loi sur la sécurité automobile et ses approches « auto-certification » et « avis de défaut ».</li> <li>- Sécurité des transporteurs routiers – Aucune définition du SGS, mais certains principes se trouvent dans le Code canadien de sécurité sous la Loi sur les transports routiers.</li> <li>- Sécurité routière – La définition de « l'approche système sécuritaire » est conjointement établie à l'échelle internationale pour une utilisation dans les programmes nationaux.</li> </ul> <p>Champ d'application des principes SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sécurité automobile – La Loi sur la sécurité automobile réglemente la fabrication et l'importation de véhicules et d'équipement pour les automobiles et couvre tous les fabricants et importateurs (environ 4 500 sociétés).</li> </ul>



	TMD	Sûreté	Services des aéronefs
	<p>Pas de définition du SGS, mais les principes sont inclus dans les travaux de la Direction générale (p. ex., la gestion des risques, les plans de mesures d'urgence, la documentation, la responsabilisation de l'industrie, les poursuites contre des personnes morales seulement et non contre des personnes physiques, la réglementation et les normes axées sur le rendement, le cas échéant).</p> <p>Champ d'application des principes de SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Loi, les règlements et normes sur le TMD couvrent le transport de toute marchandise dangereuse.</li> <li>- La Direction générale du TMD établit les exigences et le processus pour la classification des marchandises dangereuses, la conception et la fabrication des contenants, le choix des contenants, les contenants mêmes, l'expédition, la documentation et le marquage des conteneurs et les mesures d'urgence lorsque nécessaire.</li> </ul> <p>Limites dans l'application :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réglementation de l'exploitation des véhicules transportant des marchan-</li> </ul>	<p>SGSu – Le système de gestion de la sûreté est partie intégrante de l'organisation quotidienne d'une entreprise et de ses systèmes de gestion. On l'utilise pour la mise en application des politiques de sûreté de l'organisation et pour la conformité aux exigences de la réglementation tout en assurant une gestion efficace et efficiente des risques, dangers et répercussions dans le cadre de la gestion des risques d'une entreprise.</p> <p>Champ d'application du SGSu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les groupes de sûreté du transport aérien, maritime et ferroviaire et du transport en commun.</li> </ul> <p>Limites :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le camionnage n'est pas inclus dans le SGSu pour l'instant.</li> <li>- Questions concernant plusieurs autorités : compagnies de chemin de fer non fédérales et transports en commun.</li> </ul>	<p>SGS – Tel que précisé par le RAC 107 : « un processus documenté de gestion des risques qui intègre des systèmes d'exploitation et des systèmes techniques à la gestion des ressources financières et humaines pour assurer la sécurité aérienne ou la sécurité du public ».</p> <p>Champ d'application du SGS :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Non seulement les secteurs assujettis à la réglementation (maintenance et opérations aériennes), mais également l'ensemble de l'organisation dans tous ses aspects.</li> </ul>

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
		<p>vrac et les paquebots dans le commerce international et ont été par la suite appliquées aux cargos et aux plates-formes de forage en mer en 2002.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pas d'exigences nationales, mais promotion de l'acceptation volontaire.</li> <li>- Quelques cas d'acceptation volontaire, de nombreux opérateurs de traversiers en Colombie-Britannique, de Marine Atlantique S.C.C. et des grands transporteurs de vrac ont adopté le Code de sécurité maritime pour leurs activités uniquement nationales.</li> </ul>	

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>disés dangereux relève de la compétence des modes appropriés lors de l'expédition; l'emballage, le marquage et les interventions d'urgence, lorsque nécessaire, relèvent de la réglementation et des normes relatives au TMD.</p>		



Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une politique en matière de sécurité sur laquelle repose le système.</li> <li>- Un processus qui permet d'établir des buts en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints.</li> <li>- Un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne et d'évaluer et de gérer les risques qui y sont associés.</li> <li>- Un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions.</li> <li>- Un processus qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents, de les analyser et de prendre les mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent.</li> <li>- Un document contenant tous les processus du système de gestion de la sécurité et un processus qui fait en sorte que le personnel connaisse ses responsabilités à l'égard de ceux-ci.</li> <li>- Un processus qui permet d'effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité et des examens et des vérifications du système de gestion de la sécurité pour un motif valable.</li> <li>- Toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue en vertu de la présente réglementation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politique de sécurité, objectifs de sécurité annuels et initiatives liées à la sécurité.</li> <li>- Responsabilités, pouvoirs et obligations de rendre des comptes en matière de sécurité.</li> <li>- Participation des employés et représentants.</li> <li>- Conformité à la réglementation, aux règlements et normes applicables.</li> <li>- Processus de gestion des risques.</li> <li>- Stratégies de contrôle des risques.</li> <li>- Signalement des accidents et incidents, enquêtes et analyses.</li> <li>- Compétences, formation et supervision.</li> <li>- Collecte et analyse de données sur le rendement en matière de sécurité.</li> <li>- Vérification et évaluation de la sécurité.</li> <li>- Mesures correctives et développement, approbation et surveillance.</li> <li>- Documentation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Code international de gestion de la sécurité (OMI, 1993).</li> <li>- Politique de sécurité et de protection de l'environnement.</li> <li>- Conformité à la réglementation pertinente.</li> <li>- Définition des niveaux d'autorité.</li> <li>- Signalement des accidents et des cas de non-conformité.</li> <li>- Mesures d'urgence.</li> <li>- Vérifications internes et examens par les cadres.</li> </ul>	<p>Sécurité automobile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Autocertification par les fabricants.</li> <li>- Avis de défaut émis par les fabricants.</li> <li>- Tenue de registres par les fabricants.</li> <li>- Vérification de la conformité des dossiers, complétée par des tests d'échantillonnages de véhicules choisis par TC.</li> <li>- Enquête relative à des plaintes concernant la sécurité publique, analyse de tendances en ce qui a trait aux collisions, et rappels de véhicules.</li> <li>- Programmes d'éducation et de sensibilisation, en particulier auprès des petites entreprises.</li> </ul> <p>Sécurité des transporteurs routiers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Application de la loi au niveau provincial / territorial.</li> <li>- Vérifications et inspections fondées sur les risques.</li> <li>- Les fiches des conducteurs doivent être conservées.</li> <li>- TC établit des critères de rendement par l'entremise de la Loi sur les transports routiers et du Code canadien de sécurité.</li> <li>- Les provinces / territoires appliquent les critères de rendement (TC administre l'accord de contribution pour la délégation de son application).</li> </ul> <p>Usages de la route / Délivrance des permis de conduire et des immatriculations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cibles fondées sur les risques selon Vision sécurité routière 2010.</li> </ul>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Plans d'intervention d'urgence.</li> <li>- Documentation.</li> <li>- Responsabilisation de l'industrie.</li> <li>- Réglementation et normes fondées sur le rendement, le cas échéant.</li> <li>- Analyse de gestion des risques et accidents (menée par la Direction générale du TMD).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Engagement et leadership quant à la gestion de la part des cadres supérieurs responsables.</li> <li>- Politiques en matière de sûreté.</li> <li>- Participation des employés.</li> <li>- Partenariats externes.</li> <li>- 'Planifier' : objectifs de sûreté, cibles, programmes, initiatives et projets; structure organisationnelle, rôles, responsabilités et pouvoirs, ressources humaines et financières, équipement et infrastructure; évaluation et gestion de la vulnérabilité aux menaces et aux risques.</li> <li>- 'Faire' : communication, contrôle opérationnel, gestion de l'information et du savoir.</li> <li>- 'Vérifier' : la conformité aux exigences légales, réglementaires et autres; les manquements à la sûreté, les enquêtes sur les incidents et la non-conformité, l'analyse des causes profondes, les examens, les mesures de rendement, les analyses et les mesures correctives et préventives.</li> <li>- 'Agir' : gestion des changements et amélioration constante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une politique en matière de sécurité sur laquelle repose le système.</li> <li>- Un processus qui permet d'établir des buts en vue d'améliorer la sécurité aérienne et d'évaluer dans quelle mesure ils ont été atteints.</li> <li>- Un processus qui permet de déceler les dangers pour la sécurité aérienne et d'évaluer et de gérer les risques qui y sont associés.</li> <li>- Un processus qui fait en sorte que le personnel soit formé et compétent pour exercer ses fonctions.</li> <li>- Un processus qui permet de rendre compte à l'interne des dangers, des incidents et des accidents et de les analyser, et qui permet de prendre des mesures correctives pour empêcher que ceux-ci ne se reproduisent.</li> <li>- Un document renfermant tous les processus du système de gestion de la sécurité et un processus qui fait en sorte que le personnel connaisse ses responsabilités à l'égard de ceux-ci.</li> <li>- Un processus qui permet d'effectuer des examens ou des vérifications périodiques du système de gestion de la sécurité, ainsi que des examens et des vérifications de ce système pour un motif valable.</li> <li>- Toute exigence supplémentaire relative au système de gestion de la sécurité qui est prévue en vertu du présent règlement.</li> </ul>

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De 2000 à aujourd’hui : élaboration de 17 avis de proposition de modification (APM) et modifications à la Loi sur l’aéronautique.</li> <li>- Selon le point de vue de Transports Canada, le SGS sera mis en place dans toutes les organisations d’aviation civile d’ici à l’an 2010.</li> <li>- Toutefois, la mise en application du SGS est tributaire de la date à laquelle les règlements entreront en vigueur, étape qui s’étalera sur une période de plus de trois ans.</li> <li>- 2007-2009 – construction en 2007; aéroports et fournisseurs de SNA en 2007; certification en 2009.</li> </ul> <p>Approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement progressif fondé sur le risque.</li> <li>- Approche par étapes de l’aviation civile plus facile par l’entremise d’exemptions et conçue pour combler les besoins spécifiques du secteur. Par exemple, pour les exploitants de lignes aériennes qui doivent se conformer à la sous-partie 705 du Règlement de l’aviation canadien et aux organismes de maintenance agréés (OMA), la mise sur pied par étapes compte quatre phases étalées sur trois ans et 120 jours.</li> <li>- Pour les autres, l’approche progressive sera adaptée pour</li> </ul>	<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réglementation SGS est entrée en vigueur le 31 mars 2001.</li> </ul> <p>Approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Théorie de la perte de prévention : les pertes sont la conséquence d’une interaction ou concordance d’une suite de défauts à l’intérieur d’un système.</li> <li>- Concept SGS : pour prévenir les pertes, il faut vérifier tout le système d’où la perte peut se produire—ce qui en fin de compte devient une question de gestion des politiques et des pratiques.</li> </ul> <p>État:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toutes les compagnies de chemin de fer sous compétence fédérale font l’objet de vérification par rapport à la réglementation SGS.</li> <li>- L’examen de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> est prévu en 2007-2008.</li> </ul>	<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les règlements sur la gestion de la sécurité ont été édictés en 1998 conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada et modifiés en 2002 pour en élargir l’application.</li> <li>- Conformité aux exigences internationales de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et au code qui lui est associé, à titre minimal.</li> </ul> <p>Approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Harmonisation internationale en apportant des modifications à la Loi sur la marine marchande du Canada.</li> <li>- S’assurer de la pertinence des SGS dans le cadre des opérations nationales.</li> <li>- Favoriser la conformité volontaire à l’échelle nationale au cours de la phase de recherche.</li> </ul> <p>État:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Délégation de toutes les vérifications nécessaires à des tierces parties (sociétés de classification) qui exploitent à l’échelle mondiale, et aussi pour bon nombre de</li> </ul>	<p>Réglementation actuelle : Sécurité automobile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Régime d’autocertification, disposition concernant les avis de défaut, la réglementation et les normes basées sur le rendement en vigueur depuis 1971.</li> </ul> <p>Usages de la route / Délivrance des permis de conduire et des immatriculations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il n’y a aucune réglementation ou norme puisqu’il s’agit d’une question relevant entièrement de la compétence des provinces / territoires.</li> </ul> <p>Approche :</p> <p>Sécurité automobile</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Changements législatifs nécessaires pour permettre certaines améliorations au SGS.</li> <li>- Lorsqu’il y a lieu et que cela est possible, TC collabore avec l’industrie pour élaborer des protocoles d’entente (PE) plutôt qu’une réglementation : un PE pour les dispositifs télématiques de bord, incorporant les principes du SGS, à l’étude.</li> <li>- D’autres PE ont été négociés avec succès (p.ex. cousins gonflables latéraux, appareil électronique pour ceinture de sécurité).</li> </ul>



TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Loi, les règlements et les normes exigent des stratégies de gestion de la sécurité, s'il y a lieu.</li> <li>- La plupart des parties veulent se conformer en raison des conséquences importantes d'ordre personnel et public (culture).</li> <li>- Les préoccupations que soulève la responsabilité légale en cas d'accident.</li> <li>- La crainte de poursuites et de pénalités constitue un élément dissuasif.</li> <li>- De plus, la Loi sur le transport des marchandises dangereuses relève du droit pénal et, par conséquent, son application est d'ordre général.</li> <li>- En effet, elle s'applique à chaque personne ou entreprise au Canada à moins que celle-ci en soit spécifiquement exemptée.</li> <li>- Transports Canada a déjà en place un SGS officiel pour les modes de transport ferroviaire, maritime et aérien.</li> </ul> <p>Approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La réglementation de l'exploitation des moyens de transport (aéronefs, navires, trains, autocars) de marchandises dangereuses</li> </ul>	<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucune réglementation SGSu à ce jour.</li> </ul> <p>Approche :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Efforts coordonnés entre les groupes de sûreté du transport aérien, maritime, ferroviaire et des transports en commun.</li> <li>- Un cadre général dans lequel les autres exigences existantes et nouvelles en matière de sûreté peuvent s'insérer.</li> <li>- Le cadre est de nature multimodale; sa mise en œuvre sera propre à chaque secteur.</li> <li>- Orientation de l'élaboration et de la mise à jour des exigences en matière de sûreté d'autres modes de transport (y compris le TMD).</li> <li>- Partenariats avec les provinces et favoriser l'adoption d'un cadre pour le SGSu (volontaire ou obligatoire).</li> <li>- Exploration des PE et autres instruments, dont certains pourront aboutir à une réglementation basée sur le rendement et axée sur les résultats.</li> <li>- Phase 1 – Élaboration de politiques, conception de programmes et déploiement d'outils validés, de pratiques exemplaires et de cadres de travail (volontaire).</li> </ul>	<p>Réglementation actuelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Règlement de l'aviation canadien RAC 107 – Généralités, RAC 704/703, RAC 573 Maintenance – exigé d'ici à décembre 2007.</li> </ul> <p>Approche de la mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Analyse des écarts.</li> <li>- Élaboration d'un plan de projet (hiver 2007).</li> <li>- Suivra la mise en œuvre de la phase 3 d'Aviation civile.</li> </ul> <p>Statut de la mise en œuvre :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise sur pied d'un bureau de Services de sécurité à titre de centre d'expertise en SGS.</li> <li>- Nouveau gestionnaire de Services de sécurité.</li> <li>- Élaboration d'une formation ciblant les concepts de gestion des risques et les principes ainsi que l'application à l'intention du personnel de Services des aéronefs.</li> </ul>

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>répondre aux besoins de leur secteur en particulier.</p> <p>État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les réformes législatives et réglementaires toujours à décréter; date approximative : 2008.</li> <li>- Mise en application en 2010.</li> </ul>		<p>navires / sociétés, également émissions de certification de qualité comme ISO9001/2000.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- TC procède activement à des vérifications autant à bord des navires (responsabilité régionale) qu'à terre (responsabilité de l'AC).</li> <li>- Un système simplifié avec principes directeurs a été conçu pour les petits bâtiments.</li> </ul>	<p>Sécurité des transporteurs routiers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement du Code canadien de sécurité en collaboration avec les provinces et territoires; déléation de son application aux niveaux des provinces et territoires par l'entremise d'un accord de contribution.</li> <li>- Étude en cours pour explorer comment les pratiques des SGS pourraient être mises en œuvre afin d'améliorer la sécurité automobile.</li> </ul> <p>Sécurité des transporteurs routiers</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'étude sur l'applicabilité des SGS à l'industrie du transport routier est terminée et sera présentée aux fins d'examen aux provinces et territoires au printemps 2007.</li> </ul> <p>Usages de la route / Délivrance des permis de conduire et des immatriculations</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Observation / implication dans l'élaboration d'une définition et de principes généraux d'une approche 'systèmes sécuritaires' (semblables au SGS) avec l'OCDE et d'autres organisations internationales.</li> </ul>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>relève de la compétence des modes appropriés.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consultation approfondie avec les associations de l'industrie et, deux fois l'an, avec le Comité consultatif sur le transport des marchandises dangereuses du ministre, ainsi que, deux fois l'an, avec les provinces et les territoires.</li> </ul> <p>État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La Loi sur le transport des marchandises dangereuses fait l'objet de révision et de modifications.</li> <li>- En tant que loi relevant du droit pénal, cette Loi et la réglementation connexe s'appliquent à chaque personne au Canada.</li> <li>- Les modifications apportées à la Loi traitent des questions relatives à la sécurité ayant trait aux marchandises dangereuses.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Phase 2 – Prestation du programme (2009).</li> </ul> <p>État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Recherche en cours, consultations pour évaluer l'état de préparation de l'industrie de la sûreté.</li> <li>- Choix de sites de recherche action et faire participer des partenaires et des intervenants dans le domaine de la recherche.</li> <li>- Des séances d'éducation et de sensibilisation sont en cours pour les intervenants internes et de l'extérieur.</li> <li>- Modèles logiques en préparation.</li> <li>- Détermination de résultats clés et mesures de rendement et de sûreté.</li> <li>- Déterminer des initiatives en cours ou proposées au sein de TC et d'autres ministères qui appuient une démarche SGSu ou qui pourraient en profiter, et apporter sa collaboration.</li> <li>- Encourager l'utilisation de la démarche SGSu dans les activités en matière de sûreté et les initiatives stratégiques.</li> </ul>	



Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficulté à effectuer les changements culturels nécessaires (à l'interne et à l'externe).</li> <li>- Interprétation normalisée de la réglementation et des attentes.</li> <li>- Changement vers un nouveau paradigme : approche systémique.</li> <li>- Compréhension de la capacité d'application de la loi aux termes de la réglementation SGS.</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en application par étapes est nécessaire, car elle donne la chance de s'améliorer continuellement et elle témoigne du temps qu'il faut pour en arriver à des résultats.</li> <li>- La communication des projets pilotes, les tests des matériaux, les collaborations avec l'industrie et les intervenants à l'interne, sont tous intimement liés au succès ou à l'échec de la mise en application.</li> <li>- Il doit y avoir une volonté d'apprendre, de développer, de tester et de tout améliorer sans cesse.</li> <li>- Les meilleurs programmes sont bâtis petit à petit.</li> <li>- Grand besoin de leaders dans l'industrie.</li> <li>- Séances d'information périodiques sur les SGS dans l'ensemble du pays.</li> <li>- Communication, examen et mise à jour de la politique d'application des SGS de façon périodique.</li> </ul>	<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Retard au niveau de l'acceptation.</li> <li>- Les compagnies de chemin de fer hésitent à effectuer des vérifications internes.</li> <li>- Documentation.</li> <li>- Formation interne de TC.</li> <li>- Communication des données relatives à la vérification entre TC et les compagnies de chemin de fer.</li> <li>- Changement au niveau des politiques et procédures de surveillance.</li> <li>- Les petites compagnies de chemin de fer (provinciales et fédérales) ne semblent pas voir les avantages d'un SGS documenté; elles n'ont pas nécessairement les ressources additionnelles pour documenter les systèmes, les tenir à jour et les surveiller sur une base régulière par la suite.</li> <li>- La participation des employés dans la conception du SGS.</li> <li>- Les exigences des différentes compétences en matière de rapport.</li> <li>- Un critère définissant ce en quoi consiste un système acceptable et des critères définissant les processus acceptables.</li> <li>- Le statut de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> et du</li> </ul>	<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Application limitée (niveau national).</li> <li>- Faut-il étendre l'application de SGS aux navires à l'échelle nationale? De quelle façon?</li> <li>- L'industrie au niveau national demeure sceptique quant au besoin de SGS (perçu comme un fardeau économique et bureaucratique par rapport aux bienfaits potentiels)</li> <li>- Besoin d'intégrer de nouveaux « systèmes » sans heurts.</li> <li>- Difficulté à démontrer que le SGS contribue directement à réduire le taux d'accidents.</li> <li>- Les industries où seul le dollar constitue la force de frappe ne sont pas prêtes à accepter leurs responsabilités / rôles en matière de sécurité.</li> <li>- Dans l'histoire de l'industrie : culture sur la défensive (à l'exception des compagnies pétrolières qui voient les avantages en matière de sécurité).</li> <li>- L'industrie perçoit le rôle des inspecteurs</li> </ul>	<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Questions de compétence (les provinces / territoires ont compétence sur les opérations des véhicules automobiles, les immatriculations, les permis de conduire, les lois sur la circulation routière et l'application de la loi, et les tracés de la route, l'inspection des transporteurs routiers et l'application de la loi).</li> <li>- Des modifications législatives sont peut-être nécessaires pour mettre en œuvre certains des principes clés des SGS.</li> <li>- Résistance de l'industrie à l'approche SGS en général, et à la télématique en particulier.</li> <li>- Structure de l'industrie (la majorité des 4 500 entreprises sont de petits fabricants de véhicules et la plupart des transporteurs routiers sont exploités par une seule personne.</li> <li>- Démonstration d'améliorations avérées quant à la sécurité résultant du SGS (c.-à-d. les coûts-avantages).</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'autocertification est aussi efficace que le modèle de certification</li> </ul>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Questions de compétence (la réglementation de l'exploitation des moyens de transport de marchandises dangereuses relève de la compétence du mode de transport approprié).</li> <li>- Le SGS a déjà été mis sur pied dans toute l'industrie par de nombreux fabricants de marchandises dangereuses, par des exploitants de transport aérien, maritime et ferroviaire, et par des organismes utilisant des marchandises dangereuses.</li> <li>- Les transporteurs routiers ne sont toujours pas réglementés et les défis sont les mêmes en ce qui a trait à la sécurité routière.</li> <li>- Les connaissances des camionneurs constituent un facteur d'importance, étant donné la nature des marchandises transportées et la documentation qui y est associée, particulièrement en ce qui a trait à un SGS.</li> <li>- Le transport de marchandises dangereuses relève des Nations Unies.</li> <li>- L'harmonisation internationale est très importante étant donné la portée des communiqués et la complexité de l'information (p. ex., la terminologie chimique), les différentes langues parlées dans le monde et la mondialisation</li> </ul>	<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination et partenariats avec des organisations, des projets et des initiatives multilatéraux et multijuridictionnels (à l'échelle municipale, provinciale et internationale, selon le cas).</li> <li>- Financement de projets et initiatives SGSu.</li> <li>- Utilisation de différents cadres juridiques et législatifs, existants et nouveaux.</li> <li>- Toutes les activités opérationnelles et de nature stratégique concernant la sûreté devraient être alignées sur la démarche SGSu.</li> <li>- Changement de culture organisationnelle pour l'industrie et TC.</li> <li>- Intervention novatrice – pratique exemplaire mondiale nouvelle.</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mettre sur pied des comités multilatéraux et multijuridictionnels et y participer ainsi qu'à des comités internationaux, stimuler le travail en synergie entre les projets.</li> <li>- Faire participer tous les principaux intervenants à un degré approprié.</li> </ul>	<p>Défis :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Changement d'ordre culturel.</li> <li>- Faire valoir les avantages.</li> <li>- Ressources nécessaires afin de mettre ces mesures sur pied.</li> <li>- Intégration sans heurts des composantes relatives à la sûreté.</li> <li>- Intégration du système de gestion environnementale.</li> <li>- Mise en œuvre souple des exigences.</li> <li>- Équilibre entre l'augmentation des coûts initiaux et les ressources, pour en tirer des avantages.</li> <li>- Nécessité d'avoir accès aux données pour appuyer un système efficace.</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La compétitivité qui existe entre les nombreuses sous-cultures au sein de l'organisation rend le changement difficile.</li> <li>- Il faut beaucoup de temps pour instaurer une culture et, par conséquent, beaucoup de temps pour implanter un changement.</li> <li>- Impossible de changer la culture sans avoir recours à des outils de communication efficaces pour faire valoir et démontrer les avantages du changement.</li> <li>- Investir dans les ressources humaines en vue de développer la capacité de mettre en place un SGS.</li> <li>- Avoir accès aux bases de données du gouvernement, élaborer des ententes de partage des données avec d'autres exploitants d'aéronefs, et améliorer la collecte et la classification des données</li> </ul>

Aviation civile	Sécurité ferroviaire	Sécurité maritime	Sécurité routière
	<p><i>Règlement sur la sécurité ferroviaire.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Compréhension de la capacité d'application de la loi aux termes de la réglementation SGS.</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Quelques réussites, notamment au niveau de la direction.</li> <li>- Adoption d'une approche systématique.</li> <li>- Application de la gestion des risques.</li> <li>- Élaboration d'éléments déclencheurs aux fins d'intervention.</li> <li>- Formation du personnel et de la direction.</li> <li>- Engagement des employés.</li> <li>- Incitation à l'amélioration constante des pratiques.</li> <li>- Nécessité pour les compagnies d'effectuer des vérifications internes de leur SGS.</li> <li>- Prestation de formation sur la vérification au niveau de chefs et membres d'équipe.</li> <li>- Examen formel de la Loi sur la sécurité ferroviaire et du Règlement sur la sécurité ferroviaire.</li> <li>- Communication et mise à jour de la politique d'application des SGS de façon périodique.</li> </ul>	<p>de TC à la fois comme un rôle de consultation et de réglementation / application des règlements.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Peu d'empressement de l'industrie à accepter le SGS, car on préfère que ce soit TC qui effectue les inspections et assume les risques.</li> <li>- Perception d'un manque de « mordant » dans l'application actuelle de la réglementation.</li> <li>- Capacité à démontrer que les systèmes sont efficaces.</li> <li>- Habitude des pêcheurs quant aux mesures de sécurité de base.</li> </ul> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude sur la mise en œuvre à l'échelle internationale – le bon devient meilleur, le médiocre reste médiocre et le mauvais reste mauvais.</li> <li>- Mesures incitatives aux fins d'application dans les opérations au niveau national.</li> <li>- Vérifications non déléguées pour les opérations au niveau national afin de réduire le fardeau financier des sociétés.</li> <li>- Besoin de démontrer en termes quantifiables les avantages du SGS.</li> <li>- L'application de la réglementation SGS au niveau national doit être souple.</li> </ul>	<p>gouvernementale utilisé en dehors de l'Amérique du Nord.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Changer est difficile.</li> <li>- Présentation des constatations de l'étude de faisabilité sur les SGS pour les transporteurs routiers aux provinces et territoires par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.</li> <li>- Poursuite des négociations avec les fabricants à propos d'un protocole d'entente sur les dispositifs télématiques à bord des véhicules, incluant les principes de SGS.</li> </ul>

TMD	Sûreté	Services des aéronefs
<p>du transport des marchandises dangereuses.</p> <p>Leçons et stratégies :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Exigences flexibles et adaptées à la capacité des différents modes.</li> <li>- Prise en compte des exigences de la réglementation et des normes sur le TMD par rapport aux exigences des règlements et des normes des autres modes de transport et aussi des pratiques existantes dans l'industrie.</li> <li>- Les accidents relatifs au TMD ne sont pas causés par les marchandises dangereuses – c'est la conduite du véhicule et tous les autres facteurs et aspects qui s'y rapportent qui en sont la cause.</li> <li>- Les risques par rapport à la gravité de l'accident sont réduits grâce à la classification, aux contenants, aux plaques, à la documentation et à la planification des mesures d'urgence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Élaborer et présenter un plan d'affaires, établir l'ordre de priorités des activités et des produits livrables, et rechercher d'autres sources de financement.</li> <li>- Déterminer les meilleurs instruments législatifs pour chacun des modes et des secteurs – peuvent varier entre la mise en œuvre volontaire, des programmes de contribution et des PE et des règlements basés sur le rendement et axés sur les résultats.</li> <li>- Offrir des séances d'éducation et de sensibilisation et des possibilités de feed-back aux personnes visées par ces changements, les faire participer à des projets de recherche action, communiquer régulièrement.</li> <li>- Effectuer de la recherche et, si possible, des essais avant de prendre des décisions, travailler en vue d'optimiser l'interopérabilité internationale, et partager les pratiques exemplaires et les outils validés.</li> </ul>	<p>internes par le biais de rapports, d'inspections et de sondages.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Élaborer et offrir des programmes de formation efficaces, mettre au point un plan de communication, récompenser les cadres en appréciation de leur comportement positif et de leur participation active visant à appuyer le changement.</li> </ul>



## Lexique

**Approche systémique :** Manière d'envisager le pourquoi et le comment des choses. Une approche systémique examine l'ensemble des interactions et des corrélations entre les diverses parties d'un système, et tient compte du fait que des changements dans un secteur peuvent avoir une incidence sur un autre secteur (qui n'avait peut-être pas été prévu).

**Danger :** Condition, objet ou activité pouvant causer des blessures au personnel, des dommages matériels, des pertes matérielles ou réduire la capacité d'agir.

**Entreprise :** Entreprise ou activité.

**Gestion des risques :** Processus décisionnel servant à déterminer les risques, à évaluer leurs implications, à décider d'un plan d'action et à évaluer les résultats. La gestion des risques comprend l'évaluation et le contrôle des risques.

**Menace :** Indication ou source de danger imminent. Toute circonstance ou tout événement visant à exploiter intentionnellement la vulnérabilité, et ayant le potentiel de nuire à des personnes, des biens, des systèmes ou des environnements.

**Risque :** Possibilité de blessures ou de pertes.

**Sécurité :** État où les risques sont gérés à des niveaux acceptables.

**Secteur d'activité :** Programme ou service de TC.

**Sûreté :** Protection contre les actes d'intervention illicite visant à perturber, causer des blessures, semer la terreur ou causer des dommages au réseau de transport ou au moyen de celui-ci.

**Système :** Ensemble de parties interactives (incluant des personnes, des activités, etc.) qui forment un tout. Les propriétés du tout sont supérieures à la somme de ses parties.

**Système de gestion de la sécurité (de TC) :** Cadre formel pour intégrer la sécurité dans les activités courantes d'une entreprise de transport<sup>1</sup>.

**Système de gestion de la sûreté (de TC) :** Cadre formel pour intégrer la sûreté dans les activités courantes d'une entreprise de transport.

<sup>1</sup> Dans certains cas, le système de gestion de la sécurité est défini dans un texte législatif. Prière de consulter le document pertinent pour connaître les exigences réglementaires particulières.