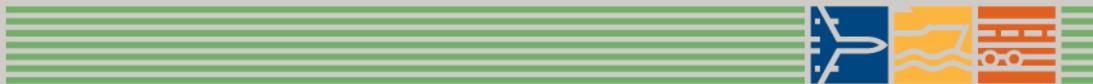




Transport  
Canada

Transports  
Canada



# Évaluation du Programme de fermeture de passages à niveau

Transport Canada  
Services d'évaluation et de conseils

Le 8 juin 2013

## Évaluation du Programme de fermeture de passages à niveau

Le Programme de fermeture de passages à niveau (PFPN) constitue un programme de faible importance relative qui a été évalué de façon exhaustive en 2008. C'est pourquoi il est le premier d'une série de petits programmes de subventions et contributions à être sélectionné pour faire l'objet d'un processus d'évaluation simplifié et mise à jour. Même si le paragraphe 42.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* exige que les ministères mesurent tous les cinq ans la pertinence et l'efficacité des programmes de subventions et de contributions permanents et non prévus par la loi, le Secrétariat du Conseil du Trésor invite la collectivité d'évaluation à adopter pour quelques années une approche fondée davantage sur les risques. Bien que chaque évaluation doit traiter des éléments essentiels définis dans la *Directive sur la fonction d'évaluation*, les évaluateurs sont invités à passer plus de temps et à utiliser davantage de ressources sur les programmes d'importance et à risques élevés, et inversement, à en utiliser moins dans le cas de ceux de faible importance et présentant peu de risques. Dans le cas présent, la stratégie consiste à tirer parti des entrevues, visites sur place, analyses de contexte et des sondages effectués auparavant afin de diminuer le temps et les coûts nécessaires à l'évaluation. Pour chaque élément décrit dans la Directive, nous nous sommes d'abord concentrés sur les conclusions de l'évaluation de 2008, puis sur ce qui a changé depuis ce temps.

### PRINCIPALE OBSERVATION

On reconnaît que la fermeture des passages à niveau constitue un moyen efficace de gérer les risques inhérents aux croisements des voies routières et ferroviaires. Depuis l'exercice 2003-2004, le PFPN a financé la fermeture de 124 passages à niveau et a utilisé 56 % de ses crédits annuels (50,3 % entre les exercices 2008-2009 et 2012-2013). Il convient de noter les données suivantes : Transport Canada (TC) a consigné plus de 31 000<sup>1</sup> passages à niveau de compétence fédérale et 749 accidents associés à ce type de passage se sont produits de la dernière décennie, dans le cadre desquels 702 personnes sont mortes ou ont été grièvement blessées. Ces données nous dirigent vers l'un des deux problèmes suivants : soit la demande du Programme est limitée soit il existe un besoin réel qui n'est pas comblé en raison de problèmes liés à la prestation ou à la conception du Programme, besoin qui ne s'est pas traduit en signatures d'accords de financement. Puisque les fermetures qui étaient financées n'ont pas été sélectionnées en fonction du risque, il est difficile de démontrer qu'en assurant, en moyenne, la fermeture de 12 passages par année, le Programme a une incidence considérable sur la réalisation des objectifs de sécurité ferroviaire de Transport Canada.

### CONTEXTE

Le PFPN a été mis en place au cours de l'exercice 2003-2004; il fournit des subventions visant à indemniser, en échange de la cession de leurs droits de franchissement, les propriétaires de terrains privés et les administrations routières publiques qui sont titulaires de droits la traversée d'une voie ferrée de compétence fédérale à un endroit particulier en vertu de la Partie III de la *Loi sur les transports*

---

<sup>1</sup> Transports Canada possède des registres détaillés sur plus de 20 000 passages à niveau de compétence fédérale et est au courant de l'existence de 11 000 autres. Le Programme ne cherche pas à fermer ces 31 000 passages, car nombre d'entre eux soutiennent les besoins des Canadiens en matière de transport rural et urbain.

*au Canada*. Les demandeurs peuvent recevoir 20 000 \$ dans le cas d'un passage à niveau libre, généralement une route publique, ou 5 000 \$ dans le cas d'un non libre ou privé, habituellement un passage sur une ferme ou sur un terrain privé. Depuis l'exercice 2005-2006, les crédits annuels approuvés du PFPN s'élèvent à 300 000 \$. Ce Programme est exécuté en parallèle au Programme d'amélioration des passages à niveau (PAPN), de plus grande envergure. Le premier remet des subventions aux titulaires de droits en échange de la cession desdits droits, alors que le second fournit des contributions pour le remboursement, jusqu'à concurrence de 50 %, des coûts admissibles associés à la mise à niveau, à la fermeture physique ou au déplacement de passage à niveau public pour des raisons de sécurité.

De 2003-2004 à 2011-2012, la Direction générale de la sécurité ferroviaire de l'administration centrale (AC) de TC a assuré, avec l'aide des inspecteurs de la sécurité ferroviaire des régions, la prestation du Programme de fermeture des passages à niveau. Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2012, cette responsabilité ainsi que la gestion du PFPN revient aux programmes d'infrastructure de transport, conformément au *continuum des politiques et programmes* de Transports Canada. Le Programme est fourni à l'aide de ressources partagées plutôt qu'affectées à des fins particulières. Sécurité ferroviaire estime qu'entre les exercices 2008-2009 et 2011-2012, les besoins en ressources humaines du PFPN correspondaient à environ 0,8 équivalent temps plein (ETP) : 0,3 pour l'AC et 0,5 pour les régions. En 2012-2013, le Groupe des programmes a estimé que ces besoins correspondent à 0,75 ETP : 0,25 pour l'AC et 0,5 pour les régions.

## CONCLUSIONS DE L'ÉVALUATION

### Pertinence

Dans l'évaluation de 2008, on jugeait que le PFPN répondait aux besoins en matière de sécurité ferroviaire, selon les données canadiennes et internationales indiquant que les passages à niveau sont intrinsèquement dangereux; leur fermeture consistait donc un moyen efficace de neutraliser ces dangers. Les évaluateurs indiquaient également que le gouvernement fédéral, et non ses équivalents provinciaux ou municipaux, était le plus apte à fournir ce Programme. De plus, le secteur privé contribuait considérablement à cette prestation. En effet, selon un sondage effectué auprès des participants au Programme, près de la moitié d'entre eux ont été approchés par le représentant d'une entreprise ferroviaire.

**Conclusions : Les accidents associés aux passages à niveau entraînent encore blessures et décès; bien qu'il ait été impossible de prévenir tous ces accidents, la prestation d'un programme visant la fermeture des passages routiers ou ferroviaires superflus ou dangereux sur des chemins de fer de compétence fédérale demeure dans le respect de la responsabilité fédérale en matière de sécurité ferroviaire ainsi que des priorités du gouvernement.**

Le rapport final de *l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire* indique que la façon la plus évidente de diminuer le nombre d'accidents impliquant des passages à niveau consiste à diminuer le nombre de ces passages. Selon de récentes consultations avec l'Association des chemins de fer du Canada, il existe 31 401 passages à niveau de compétence fédérale au Canada : 16 771 publics, 8 398 privés et 6 232 de ferme. La Direction générale de la sécurité ferroviaire ne possède pas des données sur chacun d'entre

eux, mais elle tient à jour un inventaire de tous les passages ferroviaires ou routiers par l'entremise de la base de données à cet égard, le système intégré d'information ferroviaire (SIIF). À l'heure actuelle, le SIIF sert à documenter l'emplacement et les caractéristiques de 20 394 passages à niveau de compétence fédérale, et 4 899 de compétence provinciale (voir le tableau n° 1).<sup>2</sup> Chaque mois, on effectue la concordance entre la base de données du SIIF et celle sur les accidents du Bureau de la sécurité de transports, afin de relever, pour chaque passage à niveau, la fréquence et la gravité des incidents. Sécurité ferroviaire a développé, en collaboration avec l'université de Waterloo, un module Microsoft Excel appelé GradeX qui permet d'effectuer l'analyse approfondie de ces renseignements et d'estimer le niveau de risque relatif à chaque passage ainsi que la probabilité qu'un accident se produise à chacun de ces endroits pour une année donnée. Selon les données du SIIF, il est évident que la grande majorité des accidents impliquant un passage à niveau (à savoir, 92 % d'entre eux) sont survenus à un de compétence fédérale.

**Tableau 1** : Passages à niveau documentés dans la base de données du SIIF de Transports Canada

Passages à niveau	Publics	Privés	De ferme	Nombre total
<b>Passages à niveau de compétence fédérale</b>	<b>16 236</b>	<b>2 459</b>	<b>1 699</b>	<b>20 394</b>
Emplacement impliqué dans des accidents	1 381	92	20	1 493
Nombre d'accidents et pourcentage	2 353 (92 %)	119 (4,7 %)	24 (0,94 %)	2 496 (97,6 %)
<b>Passages à niveau de compétence provinciale</b>	<b>3 832</b>	<b>371</b>	<b>696</b>	<b>4 899</b>
Emplacement impliqué dans des accidents	39	0	1	40
Nombre d'accidents et pourcentage	61 (2,4 %)	0 (0 %)	1 (0,04 %)	62 (2,4 %)
<b>Autres types de passage</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7</b>
Emplacement impliqué dans des accidents	0	0	0	0
Nombre d'accidents et pourcentage	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)	0 (0 %)
<b>Nombre total</b>	<b>20 075</b>	<b>2 830</b>	<b>2 395</b>	<b>25 300</b>
Emplacement impliqué dans des accidents	1 420	92	21	1 533
Nombre d'accidents et pourcentage	2 414 (94,4 %)	119 (4,7 %)	25 (0,98 %)	2 558 (100 %)

**Source** : Transport Canada, base de données du SIIF

Comme la figure 2 l'indique, la densité du trafic ferroviaire a connu des fluctuations depuis 2002, mais dans l'ensemble, elle est demeurée relativement stable avec une moyenne de 81,3 millions de trains-milles en voie principale (MTMVP). L'*Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire* a relevé que le nombre d'accidents associés à des passages à niveau a diminué considérablement depuis les années 1980. On a constaté, au cours des 10 dernières années, une diminution notable du nombre total d'accidents de ce type ainsi que du nombre par MTMVP. Il est toutefois important de noter que la proportion d'accidents ferroviaires qui se sont produits à des passages à niveau est demeurée constante, gravitant autour de 18 %. Au cours de la dernière décennie, ils ont constitué la principale cause des blessures graves liées aux voies ferrées; il s'agit également de la deuxième cause la plus importante des décès survenus dans ce

<sup>2</sup> On ajoute d'autres passages à niveau dans la base de données du SIIF, une fois que TC rend disponibles leur emplacement exact et les détails à leur sujet. L'objectif est de documenter de la sorte la totalité des 31 000 passages de compétence fédérale.

milieu, seules les intrusions illicites étant plus fréquentes. Entre 2007 et 2011, le nombre moyen de blessures graves causées chaque année par des accidents liés à des passages à niveau est de 25 par année, et de 24 dans le cas des décès.

**Tableau 2 :** Accidents, blessures graves et décès à signaler, survenus dans le secteur du transport au Canada

Accidents	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
<b>Volumes ferroviaires</b> (MTMVP)	<b>81,3</b>	<b>80,6</b>	<b>82,6</b>	<b>85,8</b>	<b>86,9</b>	<b>84,5</b>	<b>83,1</b>	<b>72,2</b>	<b>77,6</b>	<b>78,3</b>
<b>Accidents ferroviaires</b>	<b>1 332</b>	<b>1 352</b>	<b>1 413</b>	<b>1 476</b>	<b>1 371</b>	<b>1 320</b>	<b>1 179</b>	<b>1 043</b>	<b>1 076</b>	<b>1 023</b>
Blessés graves	73	81	93	78	71	58	64	50	62	51
Décès	96	79	101	103	95	84	74	71	81	71
<b>Accidents aux passages à niveau</b> par MTMVP	<b>260</b> 3,1	<b>250</b> 3	<b>236</b> 2,8	<b>269</b> 3	<b>243</b> 2,7	<b>218</b> 2,5	<b>221</b> 2,6	<b>188</b> 2,5	<b>181</b> 2,3	<b>169</b> 2,1
Pourcentage du total	20 %	18 %	17 %	18 %	18 %	17 %	19 %	18 %	17 %	17 %
<b>Blessés aux passages à niveau</b> Pourcentage du total	<b>42</b> 58 %	<b>52</b> 64 %	<b>50</b> 54 %	<b>55</b> 71 %	<b>29</b> 41 %	<b>21</b> 36 %	<b>36</b> 56 %	<b>21</b> 42 %	<b>28</b> 45 %	<b>21</b> 41 %
<b>Décès aux passages à niveau</b> Pourcentage du total	<b>46</b> 48 %	<b>28</b> 35 %	<b>25</b> 25 %	<b>37</b> 36 %	<b>28</b> 29 %	<b>25</b> 30 %	<b>26</b> 35 %	<b>19</b> 27 %	<b>24</b> 30 %	<b>25</b> 35 %

**Source :** Statistiques sur les chemins de fer du Bureau de la sécurité des transports du Canada

### Atteinte des résultats escomptés

Dans l'ensemble, l'évaluation de 2008 a conclu que les personnes qui employaient auparavant des passages à niveau désormais fermés ont adopté d'autres itinéraires plus sécuritaires. Elle n'est cependant pas en mesure de déterminer l'ampleur de l'influence du PFPN sur la diminution du nombre d'accidents en milieux ferroviaires et routiers. Les évaluateurs ont remarqué que les passages à niveau qui ont reçu du financement étaient admissibles au PFPN selon les critères connexes, mais aussi que le PFPN n'était pas fondé sur les risques et ne comportait aucun inventaire des passages admissibles. De plus, ils recommandaient à Transport Canada de participer plus activement à la promotion du Programme auprès des propriétaires de passages à niveau admissibles.

**Conclusions :** Entre l'exercice 2008-2009 et 2013, le PFPN a financé les fermetures de 78 passages à niveau, qui ont toutes été validées par l'entremise d'inspections sur place.

Depuis sa création en 2003-2004, le Programme a facilité la fermeture de 124 passages à niveau, à savoir 58 libres et 66 privés ou de ferme (voir le tableau 3). Les fonds du PFPN servent à indemniser les bénéficiaires pour la cession de leurs droits et non pas à financer les travaux nécessaires à la fermeture de ces passages. Toutefois, Transport Canada exige que des inspecteurs de la sécurité ferroviaire dans les régions effectuent une inspection sur place afin de confirmer la fermeture avant de verser le paiement. Le personnel du Programme indique qu'il est coûteux et souvent superflu de faire appel à des inspecteurs de TC pour effectuer cette vérification, car les entreprises ferroviaires ou les bénéficiaires de subventions sont souvent en mesure d'effectuer cette opération.

La remise de subventions pour la cession des droits de passage présente certains avantages uniques comparativement au modèle fondé sur les contributions qu'utilise le PFPN. En l'occurrence, cette

approche apporte une meilleure aide financière aux bénéficiaires que si on leur remboursait les dépenses par l'entremise d'un programme de contribution. De ce fait, le PFPN encourage la fermeture des passages à niveau qui ne sont pas essentiels. De plus, il permet de financer la fermeture de passages à niveau privés ou de ferme, contrairement au PAPN. En effet, celui-ci ne peut servir à cette fin, même s'il peut financer les travaux associés à la fermeture de passages publics ou *de facto* publics.

**Tableau 3** : Projets approuvés entre les exercices 2003-2004 et 2012-2013

Année	Fonds disponibles	Passages publics		Passages privés ou de ferme		Tous les passages		Fonds inutilisés
		Projets	Valeur	Projets	Valeur	Projets	Valeurs	
		2003-04	100 000 \$	4	80 000 \$	0	0 \$	
2004-05	250 000 \$	3	60 000 \$	4	20 000 \$	7	80 000 \$	170 000 \$ 68 %
2005-06	300 000 \$	9	180 000 \$	4	20 000 \$	13	200 000 \$	100 000 \$ 33 %
2006-07	300 000 \$	6	120 000 \$	4	20 000 \$	10	140 000 \$	160 000 \$ 53 %
2007-08	300 000 \$	5	100 000 \$	7	35 000 \$	12	135 000 \$	165 000 \$ 55 %
2008-09	300 000 \$	6	120 000 \$	0	0 \$	6	120 000 \$	180 000 \$ 60 %
2009-10	300 000 \$	7	140 000 \$	3	15 000 \$	10	155 000 \$	145 000 \$ 48 %
2010-11	300 000 \$	13	260 000 \$	1	5 000 \$	14	265 000 \$	35 000 \$ 12 %
2011-12	300 000 \$	1	20 000 \$	36	180 000 \$	37	200 000 \$	100 000 \$ 33 %
2012-13	300 000 \$	4	80 000 \$	7	35 000 \$	11	115 000 \$	185 000 \$ 62 %
<b>Total</b>	<b>2 750 000 \$</b>	<b>58</b>	<b>1 160 000 \$</b>	<b>66</b>	<b>330 000 \$</b>	<b>124</b>	<b>1 490 000 \$</b>	<b>1 260 000 \$ 46 %</b>

Source : Dossiers du Programme

**Conclusion : Le Programme de fermeture des passages à niveau n'a jamais conclu assez d'ententes pour dépenser tous les crédits qui lui sont accordés.**

L'évaluation de 2008 indique que le Programme ne semble pas susciter beaucoup de participation, mais elle relève également que le nombre de fermetures qu'il finance semble quant à lui augmenter. Depuis, cette croissance s'est toutefois stabilisée. En rétrospective, la participation au PFPN a toujours été insuffisante et, depuis sa création, 46 % de ses crédits approuvés demeurent excédentaires. Au cours de la période d'évaluation, les fonds excédentaires ont périmé ou ont été transférés au Programme d'amélioration des passages à niveau; celui-ci a reçu 145 000 \$, 180 000 \$ et 140 000 \$ pour les exercices financiers 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2012 respectivement.

Cette évaluation recommande à Transport Canada de participer plus activement à la promotion du PFPN. En réponse, Sécurité ferroviaire a publié un dépliant publicitaire qu'on peut distribuer au cours d'expositions commerciales et d'autres événements, et qui encouragent le recours au PFPN. De plus, il a mis en place un projet pilote conjointement avec les municipalités sélectionnées de la Région des Prairies et du Nord. La *Loi sur la sécurité ferroviaire* a recommandé quant à elle à Transport Canada d'élaborer, de concert avec les compagnies de chemin de fer et d'autres intervenants, un programme visant à déterminer les emplacements où la fermeture de passages est possible, à limiter la création de nouveaux passages à niveau et à améliorer la sécurité de ceux existants. Ce travail a abouti à la négociation d'un protocole d'entente entre Transport Canada et l'Office des transports du Canada, visant l'harmonisation des activités et processus respectifs des organismes en ce qui concerne les

passages à niveau. De plus, TC a accepté de tenir l'industrie informée de toute nouvelle demande en matière de travaux ferroviaires.

Malgré tout, la sensibilisation active n'a jamais été au centre des activités du PFPN. Celui-ci a toutefois connu un accroissement du volume de demandes au cours de l'exercice 2010-2011, mais cette hausse découlait surtout des efforts d'une entreprise ferroviaire à réduire le nombre de passages à niveau présents sur l'une de ses subdivisions. En l'occurrence, les représentants de l'entreprise ont rencontré sur place les titulaires de droits appropriés, leur ont expliqué en quoi consiste le Programme et leur ont fourni des formulaires de demande qu'ils pouvaient signer et transmettre à Transport Canada. Même si la fermeture d'un passage à niveau présente en principe des avantages en matière de sécurité, divers motifs commerciaux et opérationnels peuvent inciter les organismes à diminuer le nombre de passages sur une de leur subdivision; la volonté d'accélérer et d'augmenter la circulation de trains ou de développer des voies d'évitement étant la raison première.

**Conclusions : Transport Canada ne tient pas compte des risques lorsqu'il étudie les demandes du PFPN. En effet, il utilise cette information pour établir l'ordre de priorité des demandes du PAPN mais non pas pour le PFPN, car ce dernier possède un budget excédentaire par rapport au nombre de demandes qu'il reçoit.**

Les évaluateurs ont étudié 78 demandes retenues qui ont abouti en l'octroi de subventions entre les exercices 2008-2009 et 2012-2013. Comme le démontre le tableau 4, les dangers associés à une circulation ferroviaire ou routière importante ainsi qu'à la vitesse élevée des trains ou des véhicules routiers constituaient la principale justification pour la fermeture d'un passage à niveau. Trois des passages fermés ont été la scène d'accidents par le passé. L'examen du dossier a permis de recueillir des données prouvant que la définition de critères de sécurité précis constitue un élément essentiel aux processus de demande et d'approbation; il est toutefois aussi évident (confirmation à l'appui des membres du personnel) que les employés du Programme n'utilisaient pas les données sur les risques de Grade X ni des modèles de risque régionaux dans le cadre de ces processus.

**Tableau 4:** Enjeux de sécurité relevés dans les demandes du PFPN (de l'exercice 2008-2009 à 2012-2013)

Justificatif de fermeture de passage à niveau	Pourcentage des demandes
<b>Détournement vers un passage environnant plus sûr (exclusivement)</b>	<b>10,3 %</b>
<b>Détournement vers un vers un passage environnant plus sûr, en plus de préoccupations spécifiques en matière de sécurité</b>	<b>89,7 %</b>
Volume élevé des trains ou des véhicules routiers	75,6 %
Vitesse élevée des trains ou des véhicules routiers	70,5 %
Passages à niveau de voies multiples	9,0 %
Lignes de visibilité extrêmement réduites	9,0 %
Angle d'approche hostile	12,8 %
Antécédents d'accidents	3,8 %

**Source :** Dossiers du Programme

## CONCLUSION

L'évaluation de 2008 et *l'Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire* recommandent tous deux à Transport Canada d'adopter une approche plus active quant à la sélection des passages à fermer. À l'heure actuelle, le PFPN demeure fondé sur la réception de demandes et est sous-utilisé; de plus, il a pour pratique d'accepter toutes les demandes admissibles, peu importe le niveau de risque connexe. Pour obtenir des résultats mesurables, le Programme doit également porter davantage attention au risque relatif que présente chaque passage à niveau lorsqu'il recommande du financement. Il repose sur l'hypothèse voulant qu'il existe des risques inhérents à tout passage de ce type et que chaque fermeture améliore la sécurité publique. Bien que cette hypothèse comporte une part de vérité, on peut difficilement conclure que la fermeture de 124 des 31 000 passages à niveau de compétence fédérale au cours des 10 dernières années a permis au Programme d'améliorer de façon notable la sécurité du réseau de transport canadien.

## RECOMMANDATIONS RÉVISÉES

1. **Transport Canada devrait envisager de réduire les crédits disponibles pour le PFPN, afin que le budget de celui-ci corresponde davantage à ses dépenses annuelles moyennes, ou encore d'élaborer une stratégie afin que le Programme utilise ses crédits actuels pour réaliser ses objectifs.**
2. **Les programmes d'infrastructure de transport devraient établir, en collaboration avec Sécurité ferroviaire, une approche de validation de fermeture de passage fondée sur le risque, ce qui permettrait de valider ceux à faibles risques par un autre moyen que les inspections sur place.**
3. **Les programmes d'infrastructure de transport devraient, avec Sécurité ferroviaire, porter davantage attention au risque relatif que présente chaque passage à niveau lorsqu'ils formulent des recommandations. Ils devraient également s'assurer de fournir des incitatifs afin de rendre le PFPN plus alléchant aux yeux des autorités routières et des titulaires de droits associés à des passages à risques élevés.**

## PLAN D'ACTION DE GESTION

Recommandations	Mesures proposées	Date d'achèvement prévue	BPR
<p>1. Transport Canada devrait envisager de réduire les crédits disponibles pour le PFNP, afin que le budget de celui-ci corresponde davantage à ses dépenses annuelles moyennes, ou encore d'élaborer une stratégie afin que le Programme utilise ses crédits actuels pour réaliser ses objectifs.</p>	<p>A. Afin de régler ce problème, les programmes d'infrastructure de transport et Sécurité ferroviaire de TC examineront et modifieront au besoin les modalités du PAPN dans le cadre du renouvellement de ce dernier (qui doit avoir lieu d'ici le 31 mars 2015). Ces modifications peuvent comprendre l'augmentation des subventions (voir la mesure ci-dessous) et la fusion du PFNP et du PAPN susmentionnés en un seul programme, ce qui permettrait de transférer des fonds entre les améliorations et les fermetures de passages à niveau ainsi que d'éviter la péremption de ces fonds.</p>	<p>Le 31 mars 2015</p>	<p>AHSE</p>
	<p>B. Fixer une limite aux fonds disponibles pour chaque projet (actuellement établie à 5 000 \$ et 20 000 \$, selon le cas). On étudiera cette mesure dans l'optique de susciter le plus de participation possible des titulaires de droits pour un passage présentant des risques. Les consultations</p>	<p>Juillet 2014</p>	<p>AHSE et ESA</p>

	connexes avec les intervenants débuteront cet été.		
	<p>C. — Ajouter des points de discussion sur le PFNP à l'ordre du jour des réunions trimestrielles avec les principaux organismes ferroviaires (le CN et le CP).</p> <p>— Organiser des entretiens semi-annuels avec les autres intervenants afin d'informer davantage les bénéficiaires potentiels sur le PFNP et les avantages que ce programme présente.</p> <p>— S'entretenir avec la direction générale de l'éducation et de la sensibilisation de Sécurité ferroviaire afin de s'assurer que les campagnes d'éducation comprennent des renseignements sur le PFNP.</p>	En cours	AHSE et ESA
<p>2. Les programmes d'infrastructure de transport devraient établir, en collaboration avec Sécurité ferroviaire, une approche de validation de fermeture de passage fondée sur le risque, ce qui permettrait de valider ceux à faibles risques par un autre moyen que les inspections sur place.</p>	<p>Les programmes d'infrastructure de transport travailleront en collaboration avec des intervenants internes et externes (l'Office des transports du Canada, les organismes de transport ferroviaire, de même que Sécurité ferroviaire et les services juridiques de TC) pour mettre en œuvre des mesures visant à s'assurer que le niveau d'inspection des fermetures de passages à niveau est fondé sur le</p>		

	risque. Voici certaines des mesures prévues :		
	A. Évaluer chaque projet de passage à niveau à l'aide de l'outil d'évaluation des risques liés aux opérations des projets (PORT) de TC, afin de déterminer le degré de supervision fédérale requis pour chacun d'entre eux.	Entrée en vigueur immédiate	AHSE
	B. Lorsque c'est possible et selon les résultats du PORT, obtenir des entreprises ferroviaires une déclaration d'achèvement solennelle en suite à la réalisation des travaux physiques de fermeture d'un passage, plutôt qu'effectuer une inspection sur place.	Le 1 <sup>er</sup> janvier 2014	AHSE
	C. Travailler avec la LTC ainsi qu'avec Sécurité ferroviaire et les services juridiques de TC en vue de créer un système permettant d'assurer l'existence d'un registre de tous les bénéficiaires qui ont fermé des passages dans le cadre du Programme.	Le 31 mars 2014	AHSE et ESA
3. Les programmes d'infrastructure de transport devraient, avec Sécurité ferroviaire, porter davantage attention au risque relatif que présente chaque passage à niveau lorsqu'ils formulent	A. En parallèle à l'examen du financement indiqué au point 1.B, les programmes d'infrastructure de transport collaboreront avec Sécurité ferroviaire afin d'élaborer un outil sur	Juillet 2014	AHSE et ESA

<p>des recommandations. Ils devraient également s'assurer de fournir des incitatifs afin de rendre le PFNP plus alléchant aux yeux des autorités routières et des titulaires de droits associés à des passages à risques élevés.</p>	<p>les risques simplifié. Celui-ci servira à évaluer les projets tout en envisageant d'offrir des subventions supérieures aux montants de base (5 000 \$ et 20 000 \$) pour la fermeture de passages où des accidents sont survenus par le passé.</p>		
	<p>B. En parallèle aux points 1.A et 1.B, les programmes d'infrastructure de transport réviseront les modalités du PFNP de façon à permettre la remise de subventions plus importantes dans le cas des fermetures de passages comportant une cote de risque élevée.</p>	<p>Le 31 mars 2015</p>	<p>AHSE</p>