



LISTE DE SURVEILLANCE 2018

Principaux enjeux de sécurité multimodaux dans le système de transport canadien



GESTION DE LA SÉCURITÉ ET SURVEILLANCE

Certains transporteurs ne gèrent pas efficacement leurs risques en matière de sécurité, et de nombreuses compagnies ne sont toujours pas tenues de mettre en œuvre des processus formels pour la gestion de la sécurité. La surveillance et les interventions de Transports Canada ne permettent pas toujours d'amener les compagnies à changer leurs pratiques d'exploitation non sécuritaires.

Contexte

Tous les transporteurs sont responsables de gérer les risques de sécurité dans leurs activités d'exploitation.

Certaines entreprises estiment que le niveau de sécurité est adéquat tant qu'elles se conforment à la réglementation; or, cette dernière ne peut à elle seule prévoir tous les risques propres à une activité. C'est pourquoi le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a maintes fois souligné les avantages d'un système de gestion de la sécurité (SGS), un cadre de gestion qui est reconnu à l'échelle internationale et permet aux entreprises de gérer efficacement les risques et d'améliorer la sécurité de leurs activités.

Bien que la gestion de la sécurité figure sur la Liste de surveillance du BST depuis 2010, il y a eu peu de progrès en vue d'étendre l'utilisation des SGS à un plus large éventail d'entreprises. Dans le secteur de l'aviation, même si plusieurs compagnies aériennes ont choisi de mettre en œuvre un SGS, plus de 90 % de tous les exploitants aériens commerciaux au Canada ne sont toujours pas tenus d'avoir un SGS.¹ De même, malgré les demandes répétées du BST, de nombreux navires commerciaux et les entreprises qui les exploitent ne sont pas tenus d'avoir un SGS.² En revanche, toutes les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale doivent avoir un SGS depuis 2002, mais de récentes enquêtes du BST³ ont démontré que leurs SGS ne sont pas toujours efficaces pour cerner les dangers et atténuer les risques.

¹ BST, rapports d'enquêtes aéronautiques A13H0001, A14P0132, A15A0054, A15P0081, A15P0217, A15Q0120 et A16A0041.

² BST, rapports d'enquêtes maritimes M15P0037, M15P0347, M16A0141, M16C0036, M16P0062 et M16P0162.

³ BST, rapports d'enquêtes ferroviaires R16C0065, R16E0102, R16V0195, R16W0074 et R16W0242.



L'adoption de SGS efficaces par les transporteurs ne constitue qu'une partie de l'enjeu. Une surveillance réglementaire adéquate est également nécessaire. De nombreux rapports d'enquête du BST ont permis d'établir que Transports Canada (TC) ne parvient pas toujours à cerner les processus inefficaces des compagnies et à intervenir à temps. De plus, lorsque le ministère intervient, il y a parfois un déséquilibre entre la vérification des processus de l'entreprise et le recours aux inspections traditionnelles.⁴

Risques pour les individus, les biens et l'environnement

Puisque la réglementation à elle seule ne peut atténuer tous les risques possibles propres à une activité donnée, le BST a souligné à plusieurs reprises les avantages des systèmes de gestion de la sécurité. À l'avenir, les compagnies qui ne disposeront pas de processus efficaces de gestion de la sécurité seront incapables de cerner et de gérer efficacement les risques de sécurité dans leurs activités, ce qui pourrait compromettre la sécurité des individus, des biens et de l'environnement.

Recommandations du BST

Le BST a émis plusieurs recommandations sur cet enjeu dans les secteurs aérien, maritime et ferroviaire.⁵ Même si certains progrès ont été réalisés en réponse à ces recommandations, ils ont été plutôt fragmentaires.

Mesures prises

Dans le **secteur aérien**, TC n'a pas rendu obligatoire l'adoption de SGS au-delà des entreprises qui y étaient tenues à l'origine. Le ministère a entrepris un certain nombre d'activités pour améliorer sa surveillance, y compris des évaluations périodiques pour déterminer si les exploitants sont en mesure d'assurer une gestion efficace de la sécurité. TC a également adopté et mis en place les exigences de l'Annexe 19 – Gestion de la sécurité de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), et étudie la meilleure façon d'étendre l'adoption de SGS à d'autres entreprises.

Dans le **secteur maritime**, les progrès sont limités. TC en est à modifier le *Règlement sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des bâtiments* afin d'en étendre l'application aux navires d'une jauge brute de moins de 500 tonneaux qui ne font pas partie de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS). Toutefois, TC ne s'est pas engagé à rendre les SGS obligatoires pour les petits navires à passagers, bien qu'il ait annoncé son intention d'examiner de nouveau les risques associés à ce type de navires.

Dans le **secteur ferroviaire**, les SGS sont obligatoires depuis 2002. Récemment, TC et l'Association des chemins de fer du Canada ont tenu un atelier sur les SGS auquel des membres de l'industrie et d'autres intervenants ont participé afin d'échanger des idées et de discuter des pratiques

⁴ BST, rapports d'enquêtes aéronautiques A13H0001, A14A0067, A15Q0120, A15P0081, A15P0217 et A16P0186; rapports d'enquêtes maritimes M13L0067, M13M0287 et M16P0241; rapport d'enquête ferroviaire R16H0024.

⁵ BST, recommandations A16-12, A16-13, A16-14, M04-01, M17-02 et R09-03.

exemplaires. TC a également réalisé des progrès en vue d'aider les compagnies à mettre en œuvre les exigences du *Règlement de 2015 sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire*, et a terminé au moins une vérification exhaustive pour chacune des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale. Le ministère a communiqué les résultats des vérifications aux compagnies, y compris la liste des mesures correctives nécessaires.

Mesures à prendre

Cet enjeu restera sur la Liste de surveillance jusqu'à ce que :

- Transports Canada mette en œuvre des règlements obligeant tous les exploitants commerciaux des secteurs aérien et maritime à adopter des processus formels pour la gestion de la sécurité, et en supervise l'application de façon efficace.
- Les transporteurs qui ont un SGS démontrent à Transports Canada qu'il fonctionne bien et donc permet de déceler les risques et de mettre en œuvre des mesures efficaces pour les atténuer.
- Transports Canada exerce ses responsabilités lorsque des exploitants ne peuvent pas assurer une gestion efficace de la sécurité de façon à ce qu'ils corrigent les pratiques d'exploitation non sécuritaires.