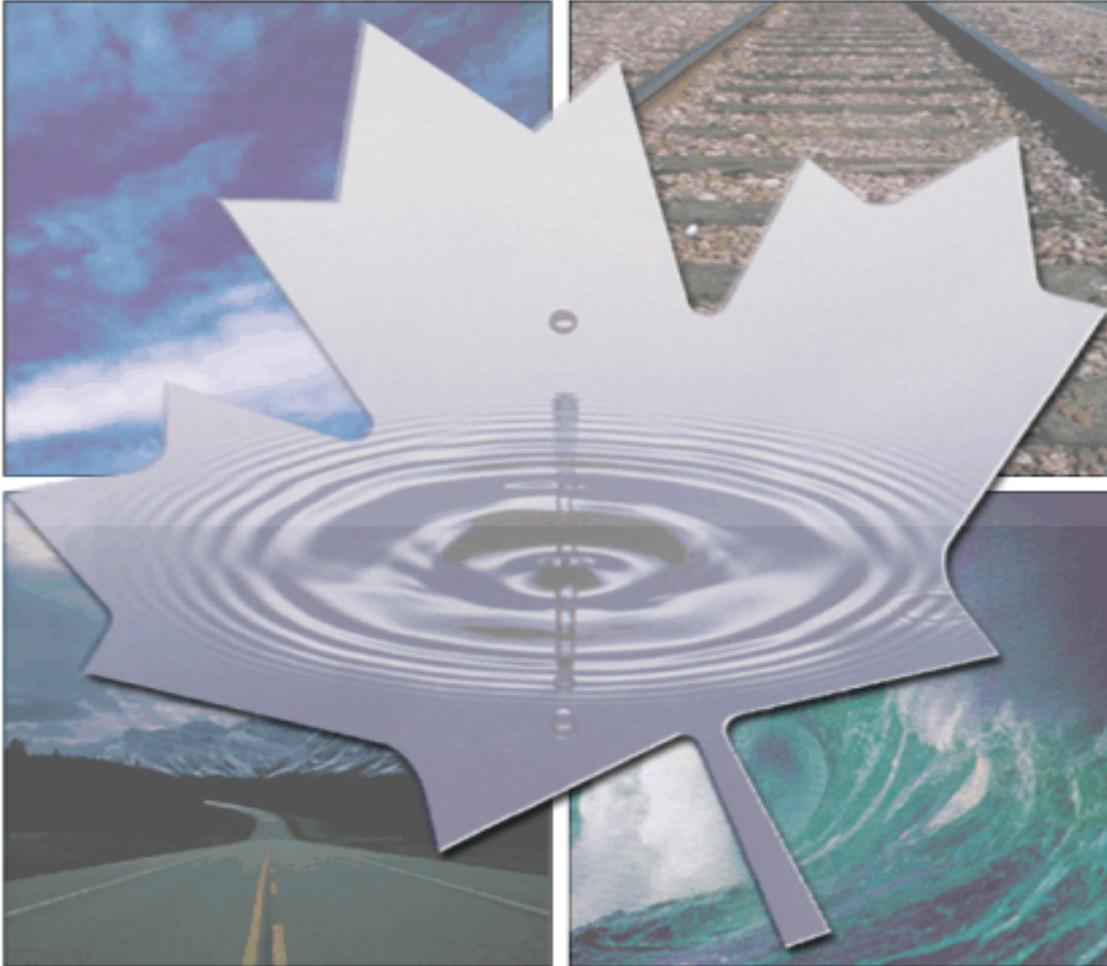


Services de vérification et de conseils
Intégrité, innovation et qualité



**Vérification des pratiques de surveillance
des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté**

Février 2017

RÉSUMÉ	II
1. CONTEXTE	1
1.1. Que sont les SGS/SGSu?	1
1.2. Pourquoi adopter la réglementation des SGS/SGSu?	2
1.2.1. Application de la réglementation des SGS/SGSu	2
1.2.2. Rôle de l'industrie	3
1.2.3. Rôle de Transports Canada	3
1.2.4. Incidence possible de la réglementation des SGS/SGSu	3
1.3. Un cadre stratégique multimodal des SGS/SGSu est en cours d'élaboration.....	4
1.4. Objectif, portée et démarche de la vérification	5
2. CONSTATATIONS DE LA VÉRIFICATION	6
2.1. Objectif, résultats escomptés et stratégie de mesure du rendement des SGS/SGSu... 6	
2.1.1. Bien-fondé de la réglementation des SGS/SGSu.....	6
2.1.2. Indicateurs de rendement propres aux SGS/SGSu	8
2.1.3. Collecte et analyse des données sur les risques et la conformité	8
2.1.4. Pratique exemplaire — Approche de la Sûreté aérienne en matière de mesure du rendement	10
2.2. Mise en œuvre d'une stratégie de surveillance de la réglementation des SGS/SGSu.11	
2.2.1. Stratégie de surveillance des programmes.....	11
2.2.2. Rapport sur les activités de surveillance des SGS/SGSu	14
2.3. Contrôle et assurance de la qualité des résultats de l'inspection des SGS/SGSu	16
2.3.1. Contrôle de la qualité.....	16
2.3.2. Assurance de la qualité	17
2.3.3. Pratiques exemplaires.....	18
3. CONCLUSION.....	19
4. RÉPONSE DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ.....	20
ANNEXE A – APPLICATION DES EXIGENCES DES SGS/SGSU PAR PROGRAMME.....	26

RÉSUMÉ

Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) sont un ensemble de pratiques de gestion servant à atténuer les risques en matière de sécurité et de sûreté dans une entreprise de transport.

Au cours des dix dernières années, Transports Canada (TC) a appliqué la réglementation relative aux systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté aux segments concernés des sociétés réglementées dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire. Bien qu'il soit impossible pour le moment d'établir un lien entre l'application des SGS/SGSu et les taux d'accidents et d'incidents, il est à noter que ces taux ont diminué malgré la croissance observée dans tous les secteurs de transport. Les Services d'évaluation de TC procéderont à une évaluation du SGS dans l'aviation civile en 2017 en vue déterminer l'incidence de la réglementation du SGS de TC sur l'industrie canadienne de l'aviation.

Le Plan de vérification axé sur les risques 2015-2016 comprenait la vérification des pratiques de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté dans la vérification interne. La vérification visait à déterminer si les programme de la Sécurité et sûreté (S et S) :

- définissent les objectifs ainsi que les résultats escomptés de la surveillance des SGS/SGSu de l'industrie et les communiquent au personnel de TC, à l'industrie et aux partenaires externes;
- établissent un cadre qui oriente la surveillance par le personnel de TC des SGS/SGSu de l'industrie;
- mettent en œuvre le cadre comme prévu.

La vérification a permis de déterminer que la capacité des programmes de sécurité et de sûreté à évaluer l'atteinte des objectifs et des résultats attendus pour les SGS/SGSu était limitée en raison de lacunes dans la plupart des stratégies de mesure du rendement et de la qualité des données d'inspection. Par conséquent, les programmes de sécurité et de sûreté ne permettent pas de prendre des décisions éclairées en vue d'améliorer l'efficacité des approches de surveillance des SGS/SGSu et de justifier les différences qui existent entre les programmes.

La vérification interne permet de recommander que les programmes de sécurité et de sûreté :

- établissent des objectifs fondamentaux et des résultats attendus en ce qui concerne les SGS/SGSu pour tous les programmes;
- établissent des indicateurs de rendement (y compris des points de référence et des cibles) en tenant compte des exigences modales uniques en vue d'évaluer l'incidence de la réglementation des SGS/SGSu et la rentabilité des approches de surveillance de la conformité;
- veillent à ce que les programmes renforcent leur capacité de recueillir et d'analyser les données sur le risque et les données sur la conformité des SGS/SGSu;

- font en sorte que les programmes puissent faire une distinction entre la surveillance des SGS/SGSu et les activités de surveillance prévues dans leurs plans nationaux de surveillance afin que l'efficacité des approches de surveillance de la conformité à la réglementation des SGS/SGSu puisse être analysée;
- veillent à ce que les programmes mettent en œuvre l'ensemble des contrôles servant à vérifier l'intégralité et l'exactitude des données d'inspection en vue de procéder à la mesure du rendement de la réglementation des SGS/SGSu et des activités d'inspection connexes.

De plus, la vérification interne a permis de repérer certaines pratiques exemplaires pour la mesure du rendement et le contrôle ainsi que l'assurance de la qualité; ces pratiques appliquées à certains programmes pourraient être appliquées à d'autres programmes de sécurité et de sûreté.

Les constatations et les recommandations de la vérification permettront d'éclairer le travail de soutien que le Groupe de la sécurité et de la sûreté a entrepris actuellement en vue de concevoir un cadre commun pour l'élaboration et l'application de la réglementation des SGS/SGSu et des pratiques de surveillance.

Nombre des constatations de cette vérification cadrent avec celles de la vérification de la planification des activités en fonction des risques qui a été réalisée récemment. Cela n'est pas étonnant puisque les activités de surveillance de la conformité pour les SGS/SGSu relèvent du processus de planification des activités en fonction des risques. Bien que cette vérification porte principalement sur la réglementation des SGS/SGSu, les leçons tirées de la vérification pourraient être appliquées à d'autres interventions relatives aux risques à TC. En appliquant les leçons tirées en général, les programmes de sécurité et de sûreté de TC pourront mieux montrer l'importance de leur travail et gérer plus facilement et plus efficacement à la fois les ressources et les risques du réseau de transport. Les initiatives de transformation prévues qui découlent d'un examen ministériel exhaustif seront l'occasion d'améliorer et de renforcer la surveillance des SGS/SGSu.

ÉNONCÉ DE CONFORMITÉ

La vérification est conforme aux normes de vérification interne du gouvernement du Canada, appuyées par les résultats d'une évaluation externe du programme d'assurance et d'amélioration de la qualité de la Vérification interne.

Signatures

<hr/>	2017-02-01
Dave Leach (CIA, MPA), directeur, Services de vérification et de conseils	Date
<hr/>	2017-02-01
Martin Rubenstein (CPA, CIA, CFE), dirigeant principal de la vérification et de l'évaluation	Date

1. CONTEXTE

1.1. QUE SONT LES SGS/SGSu?

Les systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté (SGS/SGSu) sont un ensemble de pratiques de gestion servant à atténuer les risques en matière de sécurité et de sûreté dans une entreprise de transport. Il s'agit d'un vaste processus systématique et explicite utilisé par une entreprise de transport pour gérer les risques en matière de sécurité/sûreté au même niveau de priorité que les autres processus opérationnels de base.

Le concept de SGS a été utilisé pour la première fois dans les industries chimique et nucléaire à la suite de plusieurs accidents graves dans les années 1990. Le système devait améliorer le rendement en matière de sécurité. Depuis, l'approche a été adoptée sur une base volontaire par d'autres industries (y compris celle du transport) et par des organes de réglementation puisqu'il s'agit d'une façon efficace d'améliorer les pratiques de sécurité d'une entreprise. Le présent rapport vise principalement l'utilisation des SGS/SGSu comme réglementation.

Bien que le contenu du système puisse varier selon l'entreprise, les SGS/SGSu comprennent normalement un ensemble de quatre composantes interreliées¹ :

- 1) un **engagement clair de la direction** à l'égard de la sécurité/sûreté, souvent sous la forme d'une politique ou de politiques écrites, l'établissement de méthodes, de processus, de structures organisationnelles et de responsabilités qui définissent l'approche et l'engagement de l'organisme à l'égard de la sécurité/sûreté;
- 2) une identification du danger/risque et un **processus de gestion des risques** dans le cadre duquel les dangers et les risques en matière de sécurité/sûreté sont régulièrement relevés et évalués, les mesures d'atténuation des risques sont élaborées et mises en œuvre et le rendement des mesures d'atténuation du risque est surveillé;
- 3) une **approche d'amélioration continue** à la sécurité/sûreté qui permet de surveiller activement le rendement général de l'organisme en matière de sécurité/sûreté, de chercher proactivement à apporter des améliorations, d'enquêter de façon approfondie en cas d'accidents/incidents et d'assurer la surveillance de l'application de mesures correctives;
- 4) des **activités de promotion de la sécurité/sûreté** incluant la prestation de formations adéquates et l'établissement de canaux de communication clairs et ouverts en ce qui a trait aux enjeux de sécurité/sûreté.

¹ VERSION PROVISOIRE DE LA POLITIQUE MULTIMODALE SUR LA RÉGLEMENTATION DES SYSTÈMES DE GESTION

1.2. POURQUOI ADOPTER LA RÉGLEMENTATION DES SGS/SGSu?

1.2.1. Application de la réglementation des SGS/SGSu

La croissance des réseaux de transport, tant sur le plan de la taille que de la complexité, a été exponentielle au cours des dernières décennies en raison des percées technologiques et de l'augmentation des déplacements à l'étranger et des échanges commerciaux. L'évolution de l'environnement crée de nouveaux risques et transforme les risques existants. Ces risques doivent être atténués par des approches réglementaires flexibles et globales (Tableau 1).

Tableau 1 — Différences entre les SGS/SGSu et d'autres formes de réglementation

Si nous connaissons le problème... <i>La glace sur les ailes d'un aéronef réduit la portance.</i>	et que nous connaissons la solution... <i>Le liquide de dégivrage élimine la glace.</i>	nous pouvons utiliser une réglementation prescriptive. <i>Le liquide de dégivrage doit être utilisé dans des conditions de givrage.</i>
Si nous connaissons le problème... <i>Les retournements d'automobile causent des décès.</i>	mais qu'il y a de nombreuses façons de résoudre le problème... <i>Il existe de nombreuses façons de concevoir une cage de protection en cas de retournement.</i>	nous pouvons utiliser une réglementation axée sur le rendement. <i>Les cages de retournement doivent résister à des collisions survenant à une vitesse d'au moins 35 km/h.</i>
Si nous ne connaissons pas le problème, ou si nous ne connaissons que la cause principale... <i>Une culture déficiente en matière de sécurité est source d'accidents</i>	et qu'il y a de nombreuses solutions possibles... <i>Il existe de nombreux moyens pour orienter l'attention du personnel et des gestionnaires sur la sécurité.</i>	nous pouvons utiliser une réglementation axée sur la gestion. <i>Les entreprises doivent : mettre en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté pour évaluer et atténuer leurs propres risques.</i>

À l'étranger, de nombreux pays ont accepté, par l'intermédiaire d'organismes comme l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Organisation maritime internationale (OMI), de renforcer leurs approches réglementaires traditionnelles par l'ajout de réglementation fondée sur des systèmes de gestion et améliorent ainsi le rendement des mesures de sécurité et de sûreté dans l'industrie aérienne et maritime. Transports Canada (TC) a adopté la réglementation des SGS/SGSu pour des aspects précis des secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire qu'il réglemente (Annexe A).

1.2.2. Rôle de l'industrie

Avec l'adoption de la réglementation des SGS/SGSu, les entreprises doivent concevoir et exploiter un système de gestion qui contribue à renforcer le niveau de sécurité et de sûreté de leurs propres activités. Cette approche prend appui sur les connaissances approfondies que les entreprises possèdent de leur propre environnement opérationnel et permet ainsi de cerner et de gérer proactivement les risques. Comme les entreprises doivent surveiller en permanence le rendement de leur SGS/SGSu et faire les corrections nécessaires, la réglementation axée sur la gestion devrait entraîner une amélioration continue de la sûreté et de la sécurité dans tout le réseau de transport.

La réglementation des SGS/SGSu est utilisée par TC conjointement avec d'autres types de réglementation, comme les règlements normatifs et axés sur le rendement. L'adoption de la réglementation des SGS/SGSu ne signifie pas que l'entreprise s'autoréglemente. Au contraire, cette réglementation permet d'ajouter des mesures qui obligent l'entreprise à combler les lacunes potentielles sur le plan de la sécurité et de la sûreté qui ne seraient pas couvertes par d'autres formes de réglementation.

1.2.3. Rôle de Transports Canada

TC est responsable de l'élaboration et de l'application de la réglementation des SGS/SGSu ainsi que d'assurer la surveillance et de veiller à ce que l'industrie s'y conforme. Par ses activités de surveillance de la réglementation des SGS/SGSu, TC est en mesure de mieux connaître les pratiques de gestion de la sécurité et de la sûreté ainsi que son environnement opérationnel. Il peut également mieux déceler les tendances dans une entreprise, de même que les problèmes systémiques dans une industrie.

1.2.4. Incidence possible de la réglementation des SGS/SGSu

Il semble que les SGS/SGSu ajoutent une couche supplémentaire de protection contre les accidents et les incidents puisqu'ils obligent les exploitants à rendre des comptes en ayant en place des systèmes qui permettent de repérer proactivement les risques en matière de sécurité et de sûreté et de les atténuer.

Malgré une croissance dans les dix années qui ont suivi l'adoption de la réglementation des SGS/SGSu par TC, le réseau de transport du Canada a connu une diminution constante du taux d'accidents et d'incidents. À titre d'exemple, le nombre total d'accidents dans l'industrie aérienne, une industrie ultra sûre où le nombre d'accidents se mesure par 100 000 heures de vol, a diminué et atteint en 2012 son plus bas niveau dans toute l'histoire de l'aviation moderne. En 2015, le Canada a connu une baisse supplémentaire de 6 % du taux d'accidents aériens

comparativement à la période de 2010 à 2014. De plus, la majorité des intervenants de l'industrie considèrent le SGS comme un moyen important d'amélioration continue de la sécurité aérienne².

Les Services d'évaluation de TC procéderont à une évaluation du SGS dans l'aviation civile en 2017 en vue de déterminer l'incidence de la réglementation du SGS de TC sur l'industrie canadienne de l'aviation.

1.3. UN CADRE STRATÉGIQUE MULTIMODAL DES SGS/SGSu EST EN COURS D'ÉLABORATION

Comme le mode de pensée quant à la sécurité et à la sûreté a évolué dans l'industrie aérienne, maritime et ferroviaire, les programmes de sécurité et de sûreté de TC ont mis au point différentes approches de réglementation et de surveillance pour les SGS/SGSu au fil des ans. Comme il est nécessaire d'augmenter l'uniformité entre les programmes et au sein des programmes et de rendre les processus plus clairs pour les organismes, les intervenants, les employés et le public, le Groupe de la sécurité et de la sûreté de TC a mis en branle un projet en vue de définir une politique multimodale pour la réglementation des SGS/SGSu. Ce projet comprend les trois volets suivants :

- **Politique³** : Établir des objectifs stratégiques communs pour les SGS/SGSu, des principes communs pour les approches réglementaires et volontaires pour les divers secteurs de l'industrie et des facteurs à prendre en considération pour l'application des SGS/SGSu aux organismes réglementés qui sont plus petits et moins complexes.
- **Directive⁴** : Déterminer et élaborer les exigences et les pratiques exemplaires pour assurer l'uniformité de la surveillance, de l'application et de la formation du personnel et de l'industrie.
- **Évaluation du rendement** : Établir un cadre d'évaluation du rendement qui comprend des indicateurs pour l'objectif multimodal fondamental et les résultats escomptés et qui sera adapté par les programmes à leurs propres circonstances.

L'élaboration d'une politique faisait partie des priorités ministérielles du Rapport sur les plans et les priorités 2015-2016 de TC et était une initiative stratégique dans le cadre de Transformation Sécurité et sûreté 2020.

² [Examen du régime canadien de sécurité des transports : le transport des marchandises dangereuses et les systèmes de gestion de la sécurité](#)

³ VERSION PROVISOIRE DE LA POLITIQUE MULTIMODALE SUR LA RÉGLEMENTATION DES SYSTÈMES DE GESTION

⁴ VERSION PROVISOIRE DE LA DIRECTIVE MULTIMODALE SUR LA RÉGLEMENTATION DES SYSTÈMES DE GESTION

1.4. OBJECTIF, PORTÉE ET DÉMARCHE DE LA VÉRIFICATION

La vérification consistait à déterminer si les programme de la Sécurité et sûreté (S et S) :

- définissent les objectifs ainsi que les résultats escomptés de la surveillance des SGS/SGSu de l'industrie et les communiquent au personnel de TC, à l'industrie et aux partenaires externes;
- établissent un cadre qui oriente la surveillance par le personnel de TC des SGS/SGSu de l'industrie;
- mettent en œuvre le cadre comme prévu.

La vérification comprenait un examen des activités réalisées dans les programmes de Sécurité aérienne, de Sûreté aérienne, de Sécurité et Sûreté maritimes, et de Sécurité ferroviaire entre le 1^{er} avril 2014 et le 31 décembre 2015, conformément à la réglementation des SGS/SGSu qui était en œuvre pendant cette période.

La vérification interne a permis d'évaluer chaque programme au moyen d'un ensemble commun de critères de vérification. Les conclusions et les recommandations de la vérification sont résumées en trois thèmes :

- 1) Objectif, résultats escomptés et stratégie de mesure du rendement des SGS/SGSu;
- 2) Mise en œuvre de la stratégie de surveillance;
- 3) Contrôle et assurance de la qualité des résultats de l'inspection des SGS/SGSu.

Le rapport de vérification met en évidence des similitudes et des différences entre les pratiques de surveillance des SGS/SGSu des différents programmes. Les conclusions et les recommandations de la vérification permettront d'éclairer le travail que le Groupe de la sécurité et de la sûreté a entrepris actuellement en vue de concevoir un cadre de politique multimodal pour l'élaboration et l'application de la réglementation des SGS/SGSu et des pratiques de surveillance.

2. CONSTATATIONS DE LA VÉRIFICATION

2.1. OBJECTIF, RÉSULTATS ESCOMPTÉS ET STRATÉGIE DE MESURE DU RENDEMENT DES SGS/SGSu

Contexte

La réglementation est l'une des interventions relatives aux risques les plus efficaces que TC peut adopter. Elle est l'un des principaux moyens pour TC de communiquer les priorités en matière de sûreté et de sécurité à l'industrie. Si l'objectif et le résultat escompté de la réglementation sont clairement définis, il est plus facile de tenir compte des attentes de l'industrie, du public qui voyage et des inspecteurs de TC. En retour, il est possible de jeter les bases d'une approche coordonnée pour la gestion de la sécurité et de la sûreté dans le réseau de transport et de faciliter la prise de décisions éclairées pour l'affectation des ressources.

La vérification interne a permis d'examiner les objectifs et les résultats escomptés des SGS/SGSu décrits dans l'étude d'impact de la réglementation de chacun des programmes ainsi que les processus et structures en place pour mesurer leur achèvement. Dans le cadre de la vérification interne, on s'attend à ce que des objectifs clairs et mesurables ainsi que des résultats escomptés soient définis. De plus, comme les programmes sont assortis de multiples exigences communes dans leur réglementation des SGS/SGSu, la vérification interne devrait voir des similitudes dans la façon dont les programmes décrivent leurs objectifs et résultats escomptés pour les SGS/SGSu.

Constataions

Les objectifs et les résultats escomptés ainsi que les stratégies de mesure du rendement des SGS/SGSu ne sont pas bien définis et ne sont pas uniformes d'un programme à l'autre. Il est donc difficile d'évaluer l'efficacité des SGS/SGSu s'ils sont la seule intervention visant à améliorer la sécurité et la sûreté du transport.

2.1.1. Bien-fondé de la réglementation des SGS/SGSu

La vérification interne a permis de déterminer que l'analyse des risques et les raisons qui expliquent pourquoi les programmes ont choisi la réglementation des SGS/SGSu comme intervention plutôt qu'une autre stratégie n'étaient appuyées que par très peu de documents. Pour les programmes de l'Aviation et de la Sécurité et sûreté maritimes, la décision d'adopter la réglementation des SGS/SGSu a été prise puisque TC s'est engagé à adopter une approche acceptée à l'échelle internationale. Ces constatations correspondent à la vérification récente de la planification des activités en fonction des risques puisque les SGS/SGSu sont l'une des interventions examinées par cette vérification.

Comme la politique multimodale des SGS/SGSu est en cours d'élaboration, la sécurité et la sûreté seront des principes déterminants qui permettront d'appuyer les décisions futures sur les

cas où appliquer les SGS/SGSu ou où appliquer les exigences des SGS/SGSu aux autres segments du réseau de transport.

Objectifs et résultats escomptés des SGS/SGSu

Les objectifs relatifs aux SGS/SGSu des programmes sont décrits sous l'un des trois thèmes suivants ou sous une combinaison des thèmes suivants (du plus fréquent au moins fréquent) :

- Renforcer la gestion de la sécurité et de la sûreté (Sécurité aérienne, Sûreté aérienne, Sûreté maritime et Sécurité ferroviaire)
- Harmoniser les pratiques aux pratiques internationales (Sécurité maritime et Sûreté maritime)
- Veiller à ne pas entraver les échanges commerciaux (Sûreté maritime)

Les résultats escomptés des SGS/SGSu sont également décrits de façon différente d'un programme à l'autre. Certains résultats escomptés sont bien définis et peuvent être facilement associés aux SGS/SGSu, comme : « augmenter la communication de renseignements sur la sûreté aérienne entre les intervenants responsables de la sûreté dans les aéroports ». Pour d'autres, il n'était pas possible de faire une bonne distinction entre le système et d'autres types d'intervention (p. ex., « réduction du nombre d'incidents et d'accidents » ou « meilleure sûreté »).

Ces différentes façons de décrire les objectifs et les résultats escomptés des SGS/SGSu alimentent la confusion et faussent les attentes quant aux résultats que les SGS/SGSu devraient permettre d'obtenir. Les inspecteurs et les gestionnaires de TC qui doivent surveiller la conformité et appliquer la réglementation, les entreprises réglementées qui doivent s'y conformer et les décideurs qui approuvent l'utilisation et l'affectation du financement à TC pour la surveillance de celle-ci sont tous touchés par cette confusion⁵. La situation crée donc des attentes différentes et complique l'évaluation de l'efficacité globale des SGS/SGSu comme stratégie d'intervention.

Recommandation 1

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait élaborer des objectifs et des résultats escomptés des SGS/SGSu de base pour tous les programmes.

⁵ Rapport de 2015 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités,
<http://www.parl.gc.ca/HousePublications/Publication.aspx?Language=e&Mode=1&Parl=41&Ses=2&DocId=78349>
53

2.1.2. Indicateurs de rendement propres aux SGS/SGSu

En plus des différences dans les descriptions des résultats escomptés des SGS/SGSu, la vérification a déterminé que la capacité des programmes à mesurer l'atteinte des résultats escomptés établis était limitée.

Les indicateurs de rendement sont souvent inexistantes ou sont en cours d'élaboration pour les résultats qui seraient propres à la réglementation des SGS/SGSu et qui pourraient mieux déterminer son rendement. Voici des exemples de résultats qui ne sont pas assortis d'indicateurs de rendement :

- Les entreprises ont créé une solide culture de sécurité;
- Les entreprises affectent moins de ressources/ont plus de gains d'efficacité ou ont plus de marge de manœuvre dans la gestion de la sécurité/sûreté.

Les responsables des programmes procèdent à la planification annuelle des activités en fonction des risques en vue d'affecter les ressources à différentes activités de surveillance de la conformité (dont les SGS/SGSu) qui sont fondées sur les risques observés dans leurs industries respectives. Le processus repose sur une combinaison d'indicateurs de rendement pour les risques et la conformité pour lesquels des données sont recueillies par les inspecteurs pour chaque programme tout au long de l'année. Cependant, les indicateurs de rendement qui sont actuellement utilisés ne sont pas propres aux SGS/SGSu. Par conséquent, les programmes ne sont pas en mesure de les utiliser pour évaluer l'incidence globale des SGS/SGSu ou pour confirmer si le cycle des activités de surveillance de la conformité aux SGS/SGSu et les niveaux de ressources sont optimaux.

Recommandation 2

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait établir des indicateurs de rendement (y compris des points de référence et des cibles) en tenant compte des exigences modales uniques en vue d'évaluer l'incidence de la réglementation des SGS/SGSu et la rentabilité des approches de surveillance de la conformité.

2.1.3. Collecte et analyse des données sur les risques et la conformité

La vérification interne a permis de déterminer que la capacité des programmes à recueillir et analyser les données sur les risques et la conformité qu'ils recueillent actuellement dans le cadre de la surveillance de la conformité aux SGS/SGSu des entreprises réglementées est limitée.

À titre d'exemple, la Sécurité aérienne et la Sécurité maritime ne peuvent intégrer systématiquement les données sur les risques et la conformité qu'ils ont recueillies. Ces programmes doivent rassembler manuellement les données nécessaires provenant des différents

systèmes d'information en vue d'analyser les tendances. Cette situation restreint considérablement la fréquence et la portée de l'analyse des tendances qu'ils pourraient faire.

Actuellement, la Sécurité maritime n'analyse pas les données qu'elle recueille dans le cadre de ses activités de surveillance des SGS/SGSu. La Sécurité ferroviaire est en train d'élaborer une approche pour l'analyse des données et la mesure du rendement pour ses activités de surveillance des SGS/SGSu.

Recommandation 3

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait veiller à ce que les programmes assurent le renforcement de leur capacité de recueillir et d'analyser les données sur le risque et les données sur la conformité des SGS/SGSu.

2.1.4. Pratique exemplaire — Approche de la Sûreté aérienne en matière de mesure du rendement

Sûreté aérienne

Bien que toutes les exigences du SGSu de la Sûreté aérienne entrent en vigueur en mars 2017, la vérification interne a relevé les points positifs suivants dans la conception de l'approche de mesure du rendement de la Sûreté aérienne que d'autres programmes devraient envisager d'adopter.

- Le programme permet d'associer chaque exigence du SGSu à un des résultats escomptés du SGSu. Les résultats d'inspection du SGSu agissent donc comme un type d'indicateurs de rendement pour chaque résultat escompté du SGSu.
- Le programme permet de faire la distinction entre l'importance des différentes exigences du SGSu et d'évaluer progressivement chacune des exigences en fonction d'un, deux ou trois niveaux de rendement :
 1. L'exigence est prévue dans le plan de l'exploitant, p. ex., les rôles et responsabilités des employés d'un aéroport sont appuyés par des documents, sont actualisés et sont complets.
 2. L'exigence est respectée par l'exploitant, p. ex., l'exploitant de l'aéroport communique les rôles et responsabilités relatifs à la sûreté de l'aéroport à tous les groupes d'employés.
 3. L'exigence appliquée permet d'obtenir efficacement les résultats escomptés de TC, p. ex., selon un échantillon, les groupes d'employés comprennent leurs rôles et responsabilités liés à l'aéroport et les respectent.

Cette approche de mesure du rendement permet au programme de différencier clairement l'importance des éléments de non-conformité relevés dans les inspections du SGSu. Par conséquent, le programme devrait être en mesure de repérer et de résoudre rapidement et efficacement les tendances et les problèmes importants ayant trait à sa réglementation et à ses activités de surveillance. Ainsi, il est possible de déterminer efficacement l'incidence de la réglementation et des activités de surveillance de la conformité.

2.2. MISE EN ŒUVRE D'UNE STRATÉGIE DE SURVEILLANCE DE LA RÉGLEMENTATION DES SGS/SGSu

Contexte

Pour obtenir les avantages associés à la réglementation, les programmes devront mettre en œuvre une stratégie de surveillance qui permettra de vérifier la conformité des entreprises réglementées. La stratégie comprendrait les éléments suivants :

- Le type d'activité de surveillance qui permettra d'obtenir les meilleurs résultats possible sur le plan de la conformité pour les entreprises réglementées;
- Moment et fréquence des activités de surveillance (fondées sur les risques, cycliques ou une combinaison des deux);
- Le degré d'intégration entre la surveillance de la réglementation des SGS/SGSu et d'autres règlements;
- Le type et le nombre d'inspecteurs requis pour mener à bien le plan de surveillance de la conformité aux SGS/SGSu (spécialiste des SGS/SGSu ou généraliste).

La vérification interne portait sur les stratégies de surveillance des SGS/SGSu des programmes et a permis de relever des similitudes et des différences pour chacun des éléments susmentionnés.

Constatations

Dans le cadre des programmes, différentes stratégies sont utilisées pour vérifier si les entreprises réglementées se conforment à leur réglementation des SGS/SGSu respective. Cependant, il n'est pas clair si ces différentes stratégies sont fondées sur les risques ou uniquement sur les ressources disponibles puisque les capacités de mesure du rendement sont limitées comme il a été mentionné dans la section précédente. Cette constatation cadre avec la vérification de la planification des activités en fonction des risques qui a été réalisée récemment par la vérification interne.

La section suivante décrit les stratégies de surveillance des SGS/SGSu utilisées par chacun des programmes et met en évidence les similitudes et les différences entre celles-ci.

2.2.1. Stratégie de surveillance des programmes

Sûreté maritime

Le choix et le calendrier des activités de surveillance de la Sûreté maritime sont déterminés par le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) de l'Organisation maritime internationale (OMI).

La Sûreté maritime doit soumettre ses ports, installations maritimes et navires qui sont régis par le SGSu à un processus de certification tous les cinq ans pour qu'ils puissent continuer à être exploités. Pour émettre ou renouveler un certificat d'exploitation, les inspecteurs de la Sûreté maritime doivent procéder à une inspection complète du titulaire du certificat et vérifier qu'il établit et respecte les exigences applicables du SGSu. De plus, les inspecteurs font également des inspections à plus petite échelle entre la deuxième et troisième année de la période de cinq ans pour veiller à ce que les titulaires de certificat continuent de se conformer aux exigences du SGSu. La Sécurité maritime peut modifier la date d'application du certificat si elle détermine pendant ces inspections que le titulaire ne s'est pas conformé à des aspects importants.

Comme presque tous les règlements de la Sécurité maritime reposent sur le SGSu, tous les inspecteurs sont formés pour exécuter les activités de surveillance du SGSu. La marge de manœuvre quant aux ressources pour le plan annuel de surveillance est très limitée puisque le cycle de certification est déterminé par l'OMI.

Sécurité maritime

Le choix et le calendrier des activités de surveillance de la Sécurité maritime sont déterminés par le Code international de gestion de la sécurité de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Code de l'OMI exige que les trois types suivants de navires qui sillonnent les eaux internationales adoptent le SGS :

- les navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers;
- les pétroliers, les transporteurs de produits chimiques, les transporteurs de gaz, les vraquiers et les engins à grande vitesse transportant des marchandises de 500 tonneaux de jauge brute et plus;
- les autres navires de charge et les unités mobiles de forage en mer de 500 tonneaux de jauge brute et plus.

La Sécurité maritime exige que chacun de ces types de navires soit certifié tous les cinq ans et qu'une vérification de la conformité au Code soit faite entre la deuxième et la troisième année de la période de cinq ans. De plus, les entreprises qui possèdent ces navires doivent également se soumettre à un processus annuel de certification si elles veulent continuer à mener leurs activités. Ces activités de certification du SGS sont actuellement déléguées à un tiers⁶ au nom de TC. Cette approche est permise au titre du Code international de gestion de la sécurité, est conforme à la Sécurité maritime et est adoptée par la plupart des autorités de sûreté maritime dans les autres pays.

⁶ TC autorise certaines sociétés de classification maritime à émettre des documents maritimes canadiens à certains navires au nom du ministre des Transports du Canada. Certains de ces navires doivent avoir un SGS conformément au Code international de gestion de la sécurité.

Selon le modèle de prestation de service par un tiers, les inspecteurs de la Sécurité maritime ne participent pas directement à la certification des entreprises et des navires. Un petit groupe de spécialistes du SGS de la Sécurité maritime examine plutôt un échantillon ponctuel des vérifications du SGS réalisées par un tiers en vue d'évaluer si les modalités de la délégation de TC sont respectées. Les résultats de cet « examen » sont compilés par un inspecteur principal du SGS à l'Administration centrale, lequel fournit des renseignements aux inspecteurs responsables du choix et du renouvellement des fournisseurs tiers qualifiés.

Sécurité aérienne

Contrairement à l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) n'établit pas la fréquence minimum à laquelle un pays doit procéder à ses activités de surveillance du SGS. Néanmoins, la Sécurité aérienne a adopté un cycle de cinq ans dans le cadre de son approche de surveillance de la conformité.

Les inspecteurs doivent procéder à une série d'inspections globales et précises pour chaque entreprise réglementée au titre du SGS. Ces inspections doivent être effectuées à un intervalle prédéterminé à l'intérieur du cycle de cinq ans. Au moyen du Système de gestion de l'information nationale sur la sécurité aérienne (SGINSA), à savoir l'outil de planification et d'évaluation des risques du programme, les inspecteurs établissent un intervalle précis d'inspection pour chaque entreprise selon les renseignements sur les risques qu'ils recueillent au cours de l'année. Cette approche sert à établir les priorités pour les inspecteurs et à cibler les entreprises déterminées comme à haut risque.

La vérification des données du SGINSA a permis de relever des incohérences, dont des erreurs relatives aux entreprises assujetties au SGS. Le programme prend actuellement des mesures pour régler les problèmes de qualité des données et pour renforcer la capacité du SGINSA à établir les priorités pour les entreprises à risque.

Tous les inspecteurs de la Sécurité aérienne sont formés pour surveiller la conformité des entreprises au SGS et à d'autres exigences qui ne relèvent pas du SGS au cours de chacune des inspections⁷.

Sûreté aérienne

La Sûreté aérienne a adopté un cycle d'inspection de trois ans pour ses activités de surveillance du SGS. Au moyen de l'outil de planification et d'évaluation des risques appelé le Modèle

⁷ Trois types d'inspection (les évaluations, les inspections de la validation de programme et les inspections de processus) servent à surveiller la conformité réglementaire des entreprises réglementées au titre du SGS; deux types (les inspections de la validation de programme et les inspections de processus) sont également utilisés pour surveiller la conformité des entreprises qui ne sont pas assujetties au SGS.

d'évaluation des risques associés aux opérations de la sûreté (MÉRAOS), le programme est en mesure de corriger la fréquence des inspections du SGSu selon les risques actuels.

Comme pour la Sécurité aérienne, tous les inspecteurs sont responsables de surveiller la conformité des exploitants aux exigences du SGSu et aux autres exigences. Au départ, la Sûreté aérienne surveillait la conformité aux exigences du SGSu et aux autres par des inspections distinctes. L'approche du programme a récemment été modifiée afin de surveiller la conformité aux exigences du SGSu et aux autres exigences en même temps.

Sécurité ferroviaire

Aucun organisme international n'établit de directives pour le SGS dans l'industrie ferroviaire. Le Canada a été un chef de file lorsqu'il a commencé à utiliser le SGS pour réglementer l'industrie ferroviaire.

Pour surveiller la conformité des entreprises à toutes les exigences du SGS, la Sécurité ferroviaire a choisi de procéder à des vérifications selon un cycle de cinq ans. Le programme établit actuellement des profils d'entreprises afin de classer celles-ci selon le risque sur la base de critères communs et d'inspecter les entreprises à risque élevé plus tôt dans le cycle de cinq ans.

La Sécurité ferroviaire surveille la conformité de l'industrie ferroviaire à la réglementation du SGS et à d'autres règlements de façon distincte. Les vérifications du SGS de la Sécurité ferroviaire sont réalisées par un groupe distinct de vérificateurs du SGS à l'Administration centrale et dans chacune des régions.

2.2.2. Rapport sur les activités de surveillance des SGS/SGSu

Le Conseil de gestion de la sécurité et de la sûreté de TC demande aux programmes de planifier le nombre d'inspections qu'ils effectueront par trimestre et de rendre compte de l'avancement du plan chaque trimestre. L'objectif premier de cet exercice est de déterminer si les programmes peuvent respecter leur plan national de surveillance dans les délais et le budget impartis.

Au cours de la vérification, il a été difficile pour les vérificateurs de confirmer le nombre d'activités de surveillance des SGS/SGSu planifiées et exécutées par la Sécurité aérienne, la Sûreté aérienne et la Sécurité maritime. La reddition de comptes sur les progrès relatifs aux activités de surveillance des SGS/SGSu de ces programmes est soit incorporée à d'autres catégories d'inspection, soit n'est pas systématiquement incluse dans le plan national de surveillance du programme.

Il est important de pouvoir faire une distinction entre les activités de surveillance des SGS/SGSu et les autres activités non seulement pour veiller à l'exécution du plan, mais également pour renforcer la capacité de mesure du rendement des programmes. Sans cette distinction, il serait difficile pour les programmes de saisir les possibilités d'amélioration qui sont associées aux

activités de surveillance des SGS/SGSu (p. ex., modification du cycle des inspections ou des vérifications, ressources requises).

Recommandation 4

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait faire en sorte que les programmes puissent faire une distinction entre la surveillance des SGS/SGSu et les activités de surveillance prévues dans leurs plans nationaux de surveillance afin que l'efficacité des approches de surveillance de la conformité à la réglementation des SGS/SGSu puisse être analysée.

2.3. CONTRÔLE ET ASSURANCE DE LA QUALITÉ DES RÉSULTATS DE L'INSPECTION DES SGS/SGSu

Contexte

Nous avons défini de façon générale les termes contrôle de la qualité et assurance de la qualité :

- Contrôle de la qualité (CQ) : activité effectuée par les gestionnaires ou les examinateurs de la qualité avant la fin d'une inspection en vue d'assurer la qualité de cette même inspection.
- Assurance de la qualité (AQ) : activité effectuée après la fin d'une inspection. Ce type d'examen est habituellement réalisé sur plusieurs dossiers d'inspection à la fois par les autorités fonctionnelles à l'Administration centrale en vue de recenser les problèmes de qualité qui doivent être réglés systématiquement. La nature de cette fonction est plus prospective que le contrôle de la qualité.

Les données sur la qualité sont essentielles à la mesure du rendement. Les inspecteurs doivent consigner avec exactitude les résultats de leurs activités d'inspection. Seuls des renseignements exacts et complets constituent une base solide pour la mesure du rendement des activités de surveillance des SGS/SGSu des programmes et de leur incidence sur le réseau de transport.

La vérification interne a choisi au hasard un échantillon de dossiers d'inspection des SGS/SGSu de la Sécurité aérienne, de la Sûreté aérienne et de la Sécurité et sûreté maritimes afin d'examiner les processus de CQ et d'AQ qui sont en place pour assurer la qualité des inspections. L'échantillon comprenait environ 5 % de tous les dossiers d'inspection terminés au cours de la période allant du 1^{er} avril 2014 au 31 décembre 2015 (période de 21 mois). La Sécurité ferroviaire n'a pas été incluse puisque la nouvelle réglementation du SGS est entrée en vigueur en avril 2015 et qu'aucune inspection du SGS n'a été réalisée au cours de la période d'échantillonnage.

Constatations

Les processus de CQ et d'AQ sont toujours à une étape d'élaboration préliminaire et ne suffisent pas pour assurer la qualité des dossiers d'inspection de sorte que la capacité des programmes à mesurer et gérer efficacement le rendement de la réglementation des SGS/SGSu et de l'approche de surveillance connexe est limitée.

2.3.1. Contrôle de la qualité

Bien que les procédures normalisées d'exploitation dictent les données à recueillir dans un dossier d'inspection, les inspecteurs ne fournissent pas toujours suffisamment de détails pour étayer leurs analyses et leurs conclusions. En général, trois facteurs contribuent à cette situation :

1. Les examinateurs du CQ n'indiquent pas systématiquement la non-conformité aux procédures normalisées d'exploitation.
2. Les examinateurs du CQ ne demandent pas toujours aux inspecteurs de régler les problèmes de non-conformité aux procédures normalisées d'exploitation avant la fin de l'inspection.
3. Le niveau de CQ effectué n'est peut-être pas suffisant pour certains programmes compte tenu de la qualité globale de leurs dossiers d'inspection.

La plupart des programmes ont mis en branle leurs processus de CQ il y a deux ans seulement et ne les ont toujours pas pleinement mis en œuvre. Les programmes sont au courant des problèmes relevés par la vérification interne et collaborent avec leurs examinateurs du CQ pour les régler.

2.3.2. Assurance de la qualité

Tous les programmes effectuent des activités d'AQ ou prévoient de le faire dans un avenir rapproché en vue de repérer et régler systématiquement les problèmes de qualité dans les dossiers d'inspection. De plus, ils sont tous obligés de planifier le nombre d'activités de CQ/AQ à effectuer et d'en faire le suivi et doivent faire rapport au Conseil de gestion de la sécurité et de la sûreté chaque trimestre.

Les examinateurs de l'AQ interrogent souvent le personnel et examinent les dossiers d'inspection pour étudier les problèmes de qualité plutôt que d'évaluer et de mesurer la qualité en fonction de critères préétablis. Par conséquent, leur capacité à prouver l'amélioration de la qualité au fil du temps est limitée. La Sécurité aérienne est le seul programme qui a établi une cible claire pour la qualité qui lui permet de montrer clairement que les activités de CQ/AQ améliorent la qualité des dossiers d'inspection (se reporter à 2.3.3 pour plus de renseignements).

Recommandation 5

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait veiller à ce que les programmes mettent en œuvre l'ensemble des contrôles servant à vérifier l'intégralité et l'exactitude des données d'inspection en vue de procéder à la mesure du rendement de la réglementation des SGS/SGSu et des activités d'inspection connexes.

2.3.3. Pratiques exemplaires

Sécurité aérienne et Sûreté aérienne

Bien que les activités de CQ/AQ soient encore en cours d'élaboration, les deux programmes aériens appliquent les pratiques exemplaires suivantes pour les aider à assurer la qualité de leurs dossiers d'inspection des SGS/SGSu.

Contrôle du processus

Les deux programmes demandent à leurs inspecteurs de vérifier l'intégralité de leurs propres dossiers d'inspection soit en utilisant la liste de vérification du processus, soit en se servant des invites dans les bases de données d'inspection avant de les soumettre à leur gestionnaire ou à l'examineur du CQ. Cette approche insiste sur le fait que les inspecteurs sont les premiers responsables de la qualité de leurs propres dossiers d'inspection. Elle permet également aux gestionnaires ou aux examineurs du CQ de concentrer leurs efforts sur l'exactitude de l'information au dossier et sur la justesse des conclusions des inspecteurs; autrement, ils devraient simplement s'assurer que les inspecteurs ont inclus tous les renseignements nécessaires au dossier.

Approche progressive de contrôle de la qualité

Les deux programmes procèdent à des examens du CQ sur un plus grand nombre de dossiers d'inspection des SGS/SGSu terminés jusqu'à ce que le niveau de la qualité dans tout le programme atteigne un niveau acceptable.

La Sécurité aérienne a décidé de maintenir un haut niveau de CQ jusqu'à ce que la conformité de tous les inspecteurs aux exigences clés atteigne le niveau souhaité. Ce type de cible claire permet à la gestion d'évaluer facilement l'efficacité des activités de CQ/AQ du programme. Par conséquent, les gestionnaires sont en mesure d'apporter les modifications nécessaires pour atteindre leurs objectifs de qualité, et ce, d'une façon plus rentable.

3. CONCLUSION

TC applique la réglementation relative aux systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté aux segments concernés des sociétés réglementées dans les secteurs du transport aérien, maritime et ferroviaire. Actuellement, la capacité des programmes de sécurité et de sûreté à évaluer l'incidence de la réglementation des SGS/SGSu et des activités de surveillance est limitée en raison de lacunes dans la plupart des stratégies de mesure du rendement et de la qualité des données d'inspection. Par conséquent, les programmes de sécurité et de sûreté ne permettent pas de prendre des décisions éclairées en vue d'améliorer l'efficacité des approches de surveillance des SGS/SGSu et de justifier les différences qui existent entre les programmes.

Comme les activités de surveillance de la conformité des SGS/SGSu sont gérées dans le cadre du processus de planification des activités en fonction des risques, nombre des constatations de cette vérification cadrent avec la vérification de la planification des activités en fonction des risques effectuée récemment. Les constatations et les recommandations de la vérification permettront d'éclairer le travail que le Groupe de la sécurité et de la sûreté a entrepris actuellement en vue de concevoir un cadre commun pour l'élaboration et l'application de la réglementation des SGS/SGSu et des pratiques de surveillance. Les pratiques exemplaires relatives à la mesure du rendement ainsi qu'au contrôle et à l'assurance de la qualité que nous avons relevées dans certains programmes pourraient être appliquées à tous les programmes du Groupe de la sécurité et de la sûreté. De plus, les leçons tirées de la vérification pourraient s'appliquer à d'autres interventions en matière de risque à Transports Canada. Ainsi, les programmes pourraient mieux montrer l'importance de leurs travaux et gérer plus facilement et plus efficacement à la fois les ressources et les risques du réseau de transport. Enfin, les initiatives de transformation prévues qui découlent d'un examen ministériel exhaustif seront une autre occasion d'améliorer et de renforcer la surveillance des SGS/SGSu.

4. RÉPONSE DE LA DIRECTION DU GROUPE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ

Le Groupe de la sécurité et de la sûreté de Transports Canada accepte les recommandations de la vérification interne des pratiques de surveillance des systèmes de gestion de la sécurité et de la sûreté.

Contexte

Transports Canada (TC) a adopté la réglementation des SGS/SGSu pour le transport maritime, aérien et ferroviaire afin de demander à l'industrie de rendre des comptes sur la gestion proactive et systématique des risques et des menaces dans le cadre de ses activités de transport. La réglementation des SGS/SGSu est entrée en vigueur et a été modifiée périodiquement au cours des dix dernières années en vue de la peaufiner et d'en améliorer l'efficacité. Transports Canada s'efforce maintenant d'améliorer la gestion interne de la surveillance de la réglementation des SGS/SGSu en réglant les problèmes de gestion.

L'une des difficultés découle des exigences des SGS/SGSu qui ont été établies selon différentes lois adoptées à différentes époques, ce qui a créé des pouvoirs inégaux de réglementation pour les SGS/SGSu. Cette situation a contribué en partie aux différences dans la planification et la gestion de la surveillance des SGS/SGSu. Afin de régler la question des pouvoirs inégaux, TC modernisera la loi et définira une approche ministérielle pour améliorer l'uniformité de la surveillance des SGS/SGSu entre les programmes.

La mise en œuvre de la surveillance, y compris des SGS/SGSu, est planifiée et surveillée dans le cadre des plans nationaux de surveillance fondés sur les risques. TC déploie des efforts continus pour améliorer l'efficacité de la planification fondée sur les risques et pour mieux uniformiser les modes. Il souhaite ainsi aider la haute direction à superviser les programmes et à prendre des décisions en tenant compte des risques.

Compte tenu de l'amélioration actuelle de la surveillance et de l'évolution de la mise en œuvre des SGS/SGSu, il sera important de suivre attentivement l'efficacité de la surveillance. La Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté de TC sert de base au suivi du rendement de la surveillance par les programmes. Entrée en vigueur en avril 2014, la Directive exige que tous les programmes de sécurité et de sûreté mettent en œuvre des mesures d'assurance de la qualité interne afin de surveiller le rendement et d'améliorer continuellement les activités de surveillance.

En 2015, le Groupe de la sécurité et de la sûreté s'est penché sur les progrès réalisés quant à l'assurance de la qualité interne dans le cadre d'une analyse des lacunes. Selon cette analyse, les programmes avaient pour la plupart établi les éléments d'assurance de la qualité interne requis par la Directive. Cependant, les programmes de sécurité et de sûreté n'en sont pas tous au même

stade pour ce qui est de les appliquer. Les améliorations que devrait apporter la modernisation de la surveillance (renseignements sur le risque, amélioration de l'analyse des risques et meilleure information sur l'incidence des mesures prises par TC) favoriseront également l'assurance de la qualité interne et la gestion du rendement.

Prochaines étapes

Le projet de modernisation législative présenté dans l'examen ministériel, s'il est approuvé, permettra une plus grande uniformité des dispositions législatives sur la sécurité et la sûreté à TC ainsi que l'adoption d'une série d'instruments plus flexibles. Ce projet permettra d'établir des pouvoirs législatifs complets pour la réglementation des SGS/SGSu. De plus, une approche ministérielle cohérente pour les SGS/SGSu sera étayée par une politique et une directive.

La politique communiquera l'objectif ultime de TC pour les SGS/SGSu, une série de principes pour l'élaboration de la réglementation des SGS/SGSu ainsi que les résultats escomptés de la mise en œuvre des SGS/SGSu dans l'industrie. La Directive renfermera les exigences du programme et les conseils à l'intention des programmes de sécurité et de sûreté pour l'élaboration d'une réglementation des SGS/SGSu appropriée et une surveillance répondant aux objectifs souhaités et résultats escomptés. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté mettra au point un cadre d'évaluation du rendement assorti d'indicateurs de mesure du rendement.

Dans le cadre de l'amélioration continue des plans nationaux de surveillance, les SGS/SGSu seront mis en relief dans les outils actuels de production de rapports sur la surveillance. Pour ce faire, il faudra recueillir plus de renseignements, y compris des données sur la conformité aux SGS/SGSu, pour déterminer l'efficacité des activités de surveillance. En prenant appui sur ces améliorations en cours, le Groupe de la sécurité et de la sûreté lancera des initiatives de modernisation (si elles sont approuvées dans le cadre de l'examen exhaustif) qui serviront à améliorer la surveillance fondée sur les risques. Ces initiatives comprendront :

- Augmenter l'utilisation des données probantes et des renseignements afin de mieux repérer les problèmes, les tendances et les nouveaux risques pour la sécurité et la sûreté des transports;
- Adopter des approches communes d'évaluation des risques qui permettront de comparer les risques d'un programme à l'autre ainsi que leurs conséquences potentielles;
- Analyser les mesures prises par TC pour contrôler, atténuer et gérer les risques;
- Mieux évaluer l'efficacité et l'efficience des mesures prises par TC pour éclairer les futures décisions.

Pour améliorer l'efficacité de la surveillance des SGS/SGSu, chaque programme de sécurité et de sûreté assujéti à la réglementation des SGS/SGSu modifiera ses plans d'assurance de la qualité interne en vue d'y intégrer des éléments explicites sur les inspections et les vérifications des SGS/SGSu.

Recommandation	Réponse de la direction	Échéancier	BPR
Objectif, résultats escomptés et stratégie de mesure du rendement des SGS/SGSu			
1. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait élaborer des objectifs et des résultats escomptés des SGS/SGSu de base pour tous les programmes.	Le Groupe de la sécurité et de la sûreté élaborera et actualisera une politique sur les SGS/SGSu dans laquelle seront énoncés l'objectif multimodal fondamental et les résultats escomptés des parties réglementées par les SGS/SGSu.	Mars 2017	Sécurité et sûreté
2. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait établir des indicateurs de rendement (y compris des points de référence et des cibles) en tenant compte des exigences modales uniques en vue d'évaluer l'incidence de la réglementation des SGS/SGSu et la rentabilité des approches de surveillance de la conformité.	Le Groupe de la sécurité et de la sûreté établira, conjointement à la Directive sur les SGS/SGSu, un cadre d'évaluation du rendement qui comprendra des indicateurs pour l'objectif multimodal fondamental et les résultats escomptés et qui sera adapté par les programmes à leurs propres circonstances.	Mars 2017	Sécurité et sûreté
	Dans le cadre de sa réponse à la vérification de la planification des activités en fonction des risques, le Groupe de la sécurité et de la sûreté améliorera les outils de production de rapport actuels en vue de fournir plus de renseignements sur l'évolution des risques en matière de sécurité et de sûreté et de déterminer si les mesures de surveillance, y compris des SGS/SGSu, permettent efficacement d'atténuer les risques.	Mars 2018	Sécurité et sûreté

<p>3. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait veiller à ce que les programmes renforcent leur capacité de recueillir et d'analyser les données sur le risque et les données sur la conformité des SGS/SGSu.</p>	<p>Les programmes de sécurité et de sûreté élaboreront des approches pour recueillir des données sur la conformité aux SGS/SGSu et pour les analyser en vue de faciliter la mesure du rendement et l'analyse des risques.</p>	<p>Mars 2018</p>	<p>Sécurité et sûreté</p>
	<p>Dans le cadre de sa réponse à la vérification de la planification des activités en fonction des risques, les services d'information sur les risques et d'analyse du Groupe de la sécurité et de la sûreté adopteront un modèle commun d'évaluation des risques qui facilitera la classification des risques en matière de sécurité et de sûreté par une approche proactive de recensement des risques.</p>	<p>Commencant en 2017-2018 jusqu'en 2021-2022</p>	<p>Surveillance de l'équipe de transformation</p>

Mise en œuvre d'une stratégie de surveillance			
<p>4. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait faire en sorte que les programmes puissent faire une distinction entre la surveillance des SGS/SGSu et les activités de surveillance prévues dans leurs plans nationaux de surveillance afin que l'efficacité des approches de surveillance de la conformité à la réglementation des SGS/SGSu puisse être analysée.</p>	<p>Dans le cadre de l'amélioration continue des plans nationaux de surveillance, les SGS/SGSu seront mis en relief dans les outils actuels de production de rapports. Pour ce faire, il faudra recueillir plus de renseignements sur l'efficacité et les coûts dans le cadre de l'évaluation de l'efficacité des activités de surveillance. La politique, la directive et le cadre d'évaluation du rendement des SGS/SGSu permettront également d'améliorer l'analyse de l'efficacité de la surveillance des SGS/SGSu par rapport à d'autres approches de surveillance.</p>	<p>Mars 2018</p>	<p>Sécurité et sûreté</p>
Contrôle et assurance de la qualité des résultats de l'inspection des SGS/SGSu			
<p>5. Le Groupe de la sécurité et de la sûreté devrait veiller à ce que les programmes mettent en œuvre l'ensemble des contrôles servant à vérifier l'intégralité et l'exactitude des données d'inspection en vue de procéder à la mesure du rendement de la réglementation des SGS/SGSu et des activités d'inspection connexes.</p>	<p>Conformément à la Directive sur la surveillance de la sécurité et de la sûreté et à la Norme intégrée d'assurance de la qualité interne et de rendement du programme, chaque programme de sécurité et de sûreté devra élaborer et tenir à jour un plan d'assurance de la qualité interne fondé sur les risques dans lequel seront décrits les objectifs des activités d'assurance de la qualité. Les programmes devront modifier leur plan et y ajouter des éléments explicites sur les inspections et les vérifications des SGS/SGSu.</p>	<p>Décembre 2017</p>	<p>Sécurité et sûreté</p>

ANNEXE A – APPLICATION DES EXIGENCES DES SGS/SGSu PAR PROGRAMME

SÉCURITÉ AÉRIENNE

Type d'entités réglementées	Effectif	SGS requis
Transporteurs aériens	2 324	40 (1,7 %)
Aérodromes certifiés	567	325 (57,3 %)
Fournisseurs de services de navigation aérienne	2	2 (100 %)
Organismes de maintenance agréés	1 001	40 (4 %)
Flotte d'aéronefs immatriculés au Canada	35 355	0

SÛRETÉ AÉRIENNE

Type d'entités réglementées	Effectif	SGSu requis
Aérodromes	89	89 (100 %)
Transporteurs aériens	330	0
Chaîne d'approvisionnement du fret aérien ⁸	960	0
Transporteurs aériens de fret aérien	244	0
Partenaire de la première ligne de sûreté ⁹	Environ 361	361 (100 %)
ACSTA	89	0

SÉCURITÉ MARITIME

Type d'entités réglementées	Effectif	SGS requis
Bâtiments canadiens	30 000	100 (0,3 %)
Entreprises	35	35 (100 %)

SÛRETÉ MARITIME

Type d'entités réglementées	Effectif	SGSu requis
Ports et installations maritimes	301	301 (100 %)
Installations maritimes utilisées occasionnellement	138	0
Bâtiments battant pavillon canadien	176	176 (100 %)
Installations pour les traversiers canadiens	29	29 (100 %)
Traversiers intérieurs	40	40 (100 %)
Bâtiments étrangers assujettis à la Convention SOLAS	Environ 3 835	0

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Type d'entités réglementées	Effectif	SGS requis
Compagnies de chemin fer de compétence fédérale	26	26 (100 %)
Compagnies de chemin de fer provinciales	10	10 (100 %)
Compagnies de chemin de fer d'intérêt local	41	41 (100 %)

⁸ La chaîne d'approvisionnement du fret aérien comprend les expéditeurs du fret ainsi que les exploitants de fret, comme les entreprises de transport terrestre et les installations d'entreposage.

⁹ Les partenaires de la première ligne de sûreté se définissent comme suit : entreprises, organismes ou groupes à but non lucratif occupant une zone qui est située sur la première ligne de sûreté d'un aérodrome et qui comprend un point d'accès aux zones réglementées. Leur nombre est approximatif puisqu'il change constamment.

