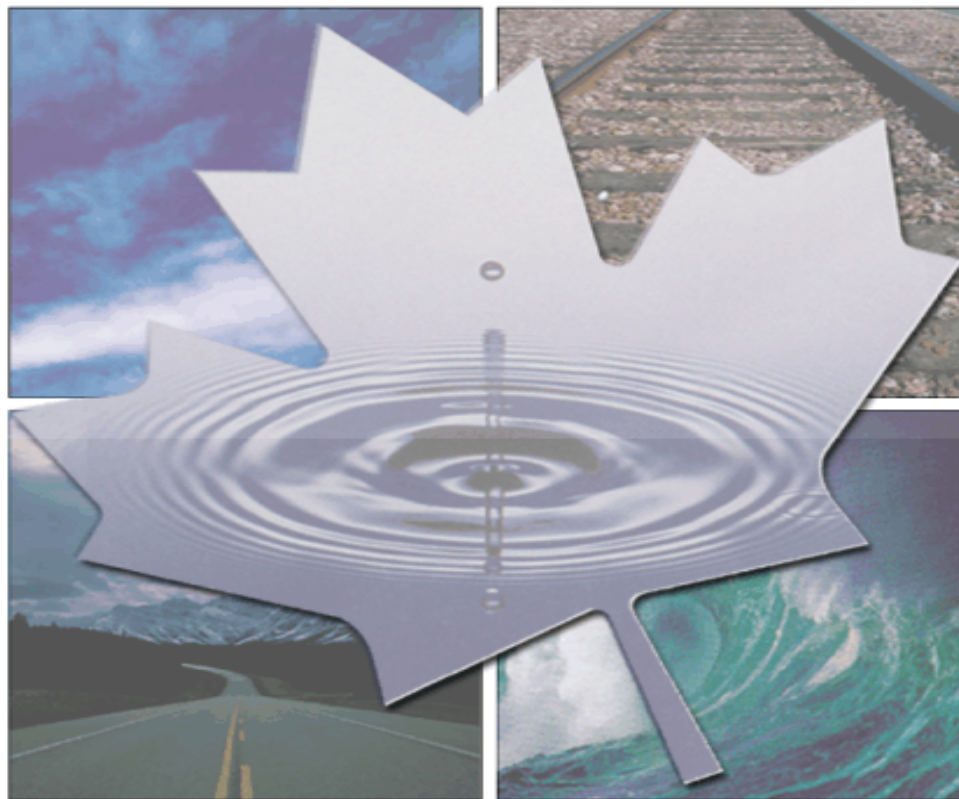


Services de vérification et de conseils

Intégrité, innovation et qualité



Vérification de suivi sur le transport de marchandises dangereuses

Novembre 2014

Numéro de dossier : 1577-13/14-106

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE	ii
Introduction	ii
Objectifs de la vérification.....	ii
CONCLUSIONS	ii
Énoncé de conformité.....	iii
1. INTRODUCTION	1
1.1. Objectif	1
1.2. Contexte	1
1.3. Objectif, portée et approche de la vérification	2
1.4. Structure du rapport	3
2. CONSTATATIONS.....	4
2.1. État d'avancement des recommandations du CEDD.....	4
2.1.1. Planification intégrée des inspections fondée sur le risque	4
2.1.2. Formation sur la planification en fonction des risques	6
2.1.3. Manuel de l'inspecteur du TMD.....	8
2.1.4. Procédures de suivi	10
2.1.5. Programme d'assurance de la qualité	11
2.1.6. Mesure et suivi du taux de conformité de chaque mode transport.....	14
2.1.7. Plans d'intervention d'urgence	15
2.2. État d'avancement des recommandations de l'équipe de vérification interne	17
2.2.1. Système de rapports d'activités national	17
3. CONCLUSION	19
4. RECOMMANDATIONS ET PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION	20

SOMMAIRE

INTRODUCTION

En août 2013, le sous-ministre des Transports du Canada a lancé Sécurité et sûreté 2020, une initiative ciblée et plus circonscrite, qui s'appuyait sur les quatre principes directeurs de l'initiative Objectif 2020 énoncés par le greffier du Conseil privé, mais complémentaire à celle-ci. À la lumière du mandat unique de Transports Canada (TC) en matière de sécurité et de sûreté, l'objectif de l'initiative Sécurité et sûreté 2020 était de formuler des recommandations pour guider et appuyer l'amélioration de l'élaboration et de la prestation des programmes et des services de réglementation de Transports Canada.

L'initiative Sécurité et sûreté 2020 avait pour but d'examiner et de soutenir les pratiques exemplaires et les initiatives déjà en place ou en cours d'élaboration au sein de Sécurité et sûreté et de cerner les possibilités novatrices qui permettraient d'améliorer l'élaboration et la prestation des programmes et des services de réglementation au sein de Transports Canada. Les constatations du Bureau du vérificateur général (notamment celles du Commissaire à l'environnement) et les rapports de vérification interne sont des éléments importants ayant permis de reconnaître ces pratiques exemplaires et ces initiatives. De façon plus précise, les recommandations du chapitre 1 du rapport du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) publié à l'automne 2011 concordaient avec deux des projets mentionnés dans le cadre de l'initiative Sécurité et sûreté 2020 : des programmes de surveillance harmonisés et rentables, ainsi qu'une élaboration de politiques et de règlements harmonisée.

OBJECTIFS DE LA VÉRIFICATION

Nos travaux donnant suite à la vérification du CEDD en 2011 et à une vérification interne effectuée en 2006 ont consisté à vérifier si les recommandations formulées ont été pleinement mises en œuvre et produisent les résultats escomptés, ou si elles sont en voie d'être pleinement mises en œuvre.

CONCLUSIONS

Nous avons constaté que la Direction générale du transport des marchandises dangereuses (DGTMD) avait mis en œuvre la plupart des recommandations du CEDD et continuait à s'employer à mettre en œuvre les autres. Certaines des recommandations mises en œuvre exigent un examen approfondi afin de s'assurer d'une surveillance efficace du système de transport des marchandises dangereuses, tandis que d'autres exigent davantage de travail afin de combler certaines lacunes que nous avons constatées.

Le sous-ministre adjoint (SMA), Sécurité et sûreté, examinera les recommandations et élaborera un plan d'action en réponse à nos constatations.

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.

Signature

2014-11-06

Dave Leach (CIA), directeur, Services de
vérification et de conseils

Date

2014-11-06

Martin Rubenstein (CPA, CIA, CFE), dirigeant
principal de la vérification et de l'évaluation

Date

1. INTRODUCTION

1.1. OBJECTIF

En 2006, Services de vérification et de conseils a réalisé une vérification de la normalisation des pratiques d'inspection liées au transport des marchandises dangereuses. La vérification a révélé un certain nombre de lacunes et de faiblesses et donné lieu à 13 recommandations. Après plusieurs années, il a été constaté que ces recommandations avaient graduellement été pleinement mises en œuvre.

En 2011, le Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) a réalisé une vérification du transport des produits dangereux qui, pour Transports Canada, portait sur la manière dont le Ministère détermine que les organisations réglementées sont en conformité avec la législation relative au transport de marchandises dangereuses et si celles-ci ont créé des plans d'intervention d'urgence. La vérification a révélé que le Ministère n'avait pas de plan national des inspections fondé sur le risque pour fixer ses priorités annuelles en matière d'inspections et orienter les travaux de ses inspecteurs. Le Ministère n'a pas assuré le suivi des lacunes en matière de transport qui ont été signalées, ne savait pas dans quelle mesure les organisations transportant des marchandises dangereuses se conformaient à la réglementation et ne réalise pas des examens adéquats ni dans un délai raisonnable au moment d'approuver les plans d'intervention d'urgence. La vérification a également permis de constater que des préoccupations similaires avaient été relevées lors de la vérification interne de 2006 et de formuler une seule recommandation générale, comprenant huit sous-éléments.

Le Ministère a accepté la recommandation du CEDD et élaboré un plan d'action de la direction détaillé pour répondre aux constatations de la vérification. Un compte rendu des progrès a été donné au comité ministériel de vérification qui, en 2013, a demandé qu'une évaluation fondée sur des éléments probants de la mise en œuvre du plan d'action de la direction soit entreprise, compte tenu de l'importance des constatations.

Par conséquent, la présente vérification de suivi a été incluse dans notre plan de vérification axé sur les risques de 2013-2014 à 2015-2016.

1.2. CONTEXTE

Chaque année, des dizaines de millions de cargaisons de produits dangereux¹ sont transportées partout au Canada par route, par rail, par avion et par bateau. L'expédition de ces marchandises est assujettie à la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses (1992)* et à ses règlements, administrés par la DGTMD de Transports Canada. La DGTMD élabore également des normes et

¹ Selon la définition de la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses* et de ses règlements.

des règlements, assure une supervision et donne des conseils d'experts afin de promouvoir la sécurité publique lors du transport de marchandises dangereuses au Canada.

À la suite de plusieurs incidents survenus en 2013 liés au transport de marchandises dangereuses par rail au Canada, Transports Canada a défini et entreprendra une série de mesures ciblées de « prévention », de « préparation et d'intervention » et de « responsabilité et indemnisation » – certaines immédiates, certaines à long terme. Le comité directeur sur les mesures ciblées (CDMC), coprésidé par le sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, et le sous-ministre adjoint, Politiques, supervise la mise en œuvre de ces mesures.

1.3. OBJECTIF, PORTÉE ET APPROCHE DE LA VÉRIFICATION

1.3.1 Objectif de la vérification

Notre suivi avait pour objectif de donner l'assurance que les recommandations formulées par le Commissaire à l'environnement et au développement durable² en 2011, de même que celles formulées par les Services de vérification et de conseils en 2006, ont été pleinement mises en œuvre et produisent les résultats escomptés, ou qu'elles sont en voie d'être pleinement mises en œuvre.

L'équipe de vérification a examiné les huit composantes de la recommandation émanant de la vérification de 2011 du CEDD, énumérées ci-dessous :

- a) élaborer et mettre en œuvre un processus national de planification des inspections fondé sur le risque;
- b) documenter de façon adéquate les activités de surveillance de la conformité et de suivi;
- c) combler les lacunes en matière de lignes directrices pour la surveillance de la conformité et les activités de suivi;
- d) préciser les rôles et les responsabilités quant à la surveillance de la conformité à la *Loi* et à ses règlements;
- e) élaborer et mettre en œuvre un système de mesure du rendement qui permet à Transports Canada de dresser un rapport sur le taux de conformité à la réglementation;
- f) clarifier les exigences concernant l'examen et l'agrément des plans d'intervention d'urgence;
- g) établir des lignes directrices pour l'examen des plans d'intervention d'urgence;
- h) élaborer un plan et un échéancier pour achever l'examen des plans d'intervention d'urgence.

En outre, la vérification comprenait un suivi relatif à une recommandation découlant de la vérification interne de 2006 : « (3.2.4) (que le directeur général du TMD) tienne compte des coûts et avantages liés à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un système de rapports d'activités

² http://www.oag-bvg.gc.ca/internet/Francais/parl_cesd_201112_01_f_36029.html

national qui permettra de consigner le temps que les inspecteurs consacrent à des tâches spécifiques. »

1.3.2 Portée de la vérification et démarche

La vérification portait sur la période du 1^{er} avril 2012 au 31 mars 2014, et était constituée d'examens des documents et des dossiers ainsi que d'entrevues, qui ont eu lieu aux cinq bureaux régionaux du Ministère. Des sites ont été visités dans deux régions.

Plus précisément, nous avons examiné 44 dossiers de contenants, 80 dossiers de conformité générale et 69 dossiers de suivi, mené des entrevues avec 10 inspecteurs, tous les spécialistes régionaux des mesures correctives, cinq inspecteurs de l'aviation civile et tous les gestionnaires régionaux et les directeurs régionaux, Transport terrestre du TMD, en plus d'effectuer trois inspections de sites avec trois inspecteurs.

En ce qui concerne la recommandation « d » du CEDD relativement aux rôles et responsabilités quant à la surveillance de la conformité à la *Loi* et à ses règlements, nous avons examiné les dossiers afin de vérifier si la documentation était présente et complète.

1.4. STRUCTURE DU RAPPORT

L'introduction du présent rapport de vérification est suivie des constatations, regroupées en deux catégories : État d'avancement des recommandations du CEDD et État d'avancement des recommandations de l'équipe de vérification interne. Il est à noter que dans certains cas, des constatations ont été faites et des recommandations formulées sur des occasions d'amélioration. Des recommandations suivent chaque constatation. Un tableau présentant toutes les recommandations et le plan d'action de la direction pour y donner suite est fourni à la fin du rapport.

2. CONSTATATIONS

La vérification de suivi confirme que la mise en œuvre de 20 des 28 mesures correctives que la DGTMD a élaborées en réponse au rapport de vérification déposé par le CEDD en 2011 est terminée et que la mise en œuvre de sept autres est terminée en partie, ou en grande partie. Un plan d'action n'a pas été mis en œuvre; toutefois, la décision de ne pas le mettre en œuvre fait que la recommandation n'a pas été pleinement suivie.

Il y a un manque d'uniformité généralisé en ce qui concerne le programme de surveillance, qui touche notamment la planification et la réalisation des inspections, le programme de surveillance et le suivi, tant au sein des bureaux régionaux que d'un bureau à l'autre. De plus, les problèmes concernant le Système d'information de l'inspection (SII) devront être résolus afin que bon nombre des activités au programme de la DGTMD puissent être réalisées.

La stratégie de mesure de la conformité qui a été élaborée récemment par la DGTMD est, de l'avis de l'équipe de vérification, une approche adéquate pour une mesure du rendement efficace, approche qui devrait être communiquée aux autres modes de transport.

2.1. ÉTAT D'AVANCEMENT DES RECOMMANDATIONS DU CEDD

Un sommaire des recommandations du CEDD n'étant pas pleinement mises en œuvre selon l'évaluation de l'équipe de vérification est fourni ci-dessous. Pour chaque recommandation du CEDD, le plan d'action d'origine du Ministère est décrit, ainsi que l'état d'avancement de sa mise en œuvre déclaré par la DGTMD en date du 5 juin 2014. De plus, l'évaluation que fait l'équipe de vérification interne de la situation actuelle, ainsi que son évaluation des risques possibles, sont résumées ci-dessous.

2.1.1. Planification intégrée des inspections fondée sur le risque

Recommandation 1a) du CEDD :

Le plan d'action [du Ministère] devrait permettre [de s'assurer qu'un] processus de planification national des inspections fondé sur le risque est élaboré et mis en œuvre.

Plan d'action du Ministère : *Élaborer une politique relative aux sites d'inspection et aux installations spécialistes des contenants.*

État d'avancement selon la DGTMD : Ne s'applique pas.³ « Cette politique additionnelle était prévue au cas où il ne serait pas possible d'intégrer l'outil de gestion des risques en matière de surveillance et l'outil de gestion des risques en matière de contenants. Ces outils sont maintenant intégrés et nous [TMD] attendons que la pleine mise en œuvre ait été vérifiée pour déterminer si une autre politique sera nécessaire. » (Avril 2012)

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : *L'équipe de vérification croit que la DGTMD a désormais suffisamment d'expérience avec le nouvel outil intégré pour conclure que l'outil de gestion des risques en matière de surveillance et l'outil de gestion des risques en matière de contenants ne sont toujours pas assez intégrés pour permettre une planification fondée sur le risque. Par conséquent, une politique est nécessaire pour atteindre une pleine intégration et il faut fournir de l'orientation aux utilisateurs.*

De manière plus précise, la DGTMD n'a pas intégré l'établissement des priorités en matière d'inspection de conformité générale et d'inspection des contenants. Il n'y a aucune méthode permettant d'harmoniser les priorités propres aux deux catégories d'inspection, car les processus de planification sont indépendants l'un de l'autre.

Risques et répercussions

Sans une approche intégrée d'établissement des priorités en matière d'inspection de conformité générale et d'inspection des contenants, les ressources des programmes de TMD peuvent ne pas être affectées aux domaines à risque plus élevé.

Une inspection de conformité générale est une inspection chez un exploitant qui manutentionne, présente au transport, transporte ou importe des marchandises dangereuses tandis qu'une inspection de contenants est l'inspection d'une installation de fabrication ou d'essai de contenants destinés au TMD. Les deux types d'inspection sont effectués par des inspecteurs du TMD.

Le plan d'action de la DGTMD comprenait l'intégration de la planification aux fins d'établissement des priorités pour les inspections de conformité générale et les inspections de contenants. Cependant, nous avons constaté que pour chaque type d'inspection, la planification est effectuée séparément et à partir de facteurs d'évaluation du risque différents pour définir les

³ En date du 5 juin 2014, selon le document [RDIMS-#7296938-TMD AUDIT SUPPORTING DOCUMENTS FOR ACTION PLAN](#) (SGDDI n° xxxxxx-DOCUMENTS À L'APPUI DE LA VÉRIFICATION DU TMD POUR LE PLAN D'ACTION)

priorités d'inspection en fonction du risque. En outre, les gestionnaires fonctionnels du TMD de l'Administration centrale ne donnent pas d'orientation ni de directives aux bureaux régionaux afin de les aider à déterminer les priorités relatives entre les deux types d'inspection. Les entrevues avec le personnel des bureaux régionaux indiquent que les inspections de conformité générale ont habituellement un niveau de priorité plus élevé, tandis que les inspections de contenants sont effectuées si des ressources sont disponibles.

Recommandation

1. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer qu'une politique est élaborée et mise en œuvre afin que l'établissement des priorités relatives aux inspections de conformité générale et aux inspections de contenants soit intégré et que les gestionnaires reçoivent des directives claires.*

2.1.2. Formation sur la planification en fonction des risques

Recommandation 1a) du CEDD :

Le plan d'action [du Ministère] devrait permettre de s'assurer qu'un processus national de planification des inspections fondé sur le risque est élaboré et mis en œuvre.

Plan d'action du Ministère : *Donner de la formation aux inspecteurs du TMD sur la planification en fonction du risque et les outils des inspecteurs.*

État d'avancement selon la DGTMD : Terminé. « *De la formation sur l'outil de gestion des risques du TMD a été dispensée à tous les inspecteurs des bureaux régionaux. Il est possible que, même après avoir reçu la formation, des inspecteurs n'appliquent pas les critères de l'outil uniformément et également dans tout le pays. La DGTMD a reconnu que c'était un risque et surveille la situation de près.* »

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en partie.

Bien que le plan d'action du Ministère indique que la formation est une priorité, l'équipe de vérification interne a constaté des lacunes dans le programme de surveillance qui doivent être comblées avant que la formation soit efficace.

Le processus de planification fondé sur le risque est axé sur les sites individuels et ne détermine pas les risques à un niveau plus stratégique (p. ex. par mode de transport ou par industrie). De plus, l'efficacité du processus de planification, qui comprend l'attribution et le ciblage des ressources d'inspection, s'appuie sur les renseignements de la base de données du SII, qui ne sont ni exhaustifs, ni exacts.

Risques et répercussions

Il y a un risque que le cadre de gestion du risque actuel (c.-à-d., la politique de gestion du risque, les outils, les données du SII, etc.) ne permette pas de déceler les domaines où le risque est le plus élevé et ne permette pas à la direction d'attribuer les ressources de manière ciblée afin d'améliorer le niveau de conformité et, en définitive, le niveau de sûreté.

Bien que le plan d'action était axé sur la formation des inspecteurs à l'utilisation de l'outil d'évaluation du risque, des améliorations doivent être apportées au cadre d'évaluation du risque.

En tant que source de renseignements principale pour l'établissement des priorités d'inspection, le SII devrait contenir tous les renseignements pertinents sur chaque site en ce qui a trait aux exploitants qui manutentionnent et transportent des marchandises dangereuses. Toutefois, le SII ne communique actuellement avec aucun autre système où sont saisis des renseignements sur le transport de marchandises dangereuses. Les renseignements pertinents provenant d'autres bases de données sur le TMD ne peuvent être ajoutés au SII que manuellement. Par exemple, le SII du TMD ne comprend pas tous les sites liés au transport aérien inspectés par les anciens inspecteurs de l'aviation civile et les profils des sites sont ajoutés à la base de données seulement à mesure que les inspections sont effectuées, ce qui signifie qu'il peut s'écouler beaucoup de temps avant que le SII comprenne une liste complète des transporteurs aériens. De plus, les critères utilisés pour évaluer le risque du transport de marchandises dangereuses par rail et par route ne s'appliquent pas nécessairement aux transporteurs maritimes et aériens; d'autres facteurs de risque pertinents, propres aux modes de transport aérien et maritime, devraient être pris en considération. Par conséquent, les évaluations du risque pourraient ne pas être exactes et un site pourrait recevoir une cote de risque inférieure à ce que la réalité exige.

Une approche plus formelle devrait être élaborée pour reconnaître les nouveaux sites et les intégrer dans le SII. La base de données actuelle contient 23 000 sites qui manutentionnent ou transportent des marchandises dangereuses, tandis que l'on estime que le nombre réel de sites atteindrait en fait 80 000. La DGTMD a récemment entrepris une activité visant à utiliser d'autres bases de données en complément des renseignements du SII. L'équipe de vérification

croit qu'il s'agit d'une étape importante permettant de s'assurer que les renseignements du SII sont complets, afin d'obtenir un dénombrement complet des sites où il faudrait évaluer le risque et de mieux affecter les ressources d'inspection du TMD.

Actuellement, la planification des inspections se concentre presque exclusivement sur les facteurs de risque propres aux sites, plutôt que de tenir compte d'autres facteurs plus stratégiques. Par exemple, certains types de non-conformité contribuent au calcul du risque que représente un site donné, mais il n'y a aucun processus en place permettant de vérifier les non-conformités répandues qui pourraient être systématiques au sein d'une industrie entière. De plus, lorsque de nouveaux risques possibles sont reconnus, ils ne sont examinés qu'en relation avec certains sites, plutôt que d'être envisagés du point de vue de leurs répercussions sur une industrie dans son ensemble. De surcroît, la réaction aux nouveaux risques consiste à effectuer des inspections des sites, sans réellement envisager de déterminer si d'autres approches (p. ex. sensibilisation et éducation, évaluations à l'échelle de l'industrie) seraient plus rentables afin d'assurer la conformité.

Recommandation

2. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer de ce qui suit :*

- *un plan est en place pour faire un dénombrement complet et exact des renseignements servant à la planification fondée sur le risque;*
- *le risque est envisagé à l'échelle stratégique en plus d'être envisagé à l'échelle des sites;*
- *d'autres solutions que les inspections sont envisagées comme moyen d'augmenter la conformité;*
- *le personnel reçoit la formation nécessaire pour être en mesure de comprendre le cadre fondé sur le risque et de l'appliquer à tous les modes de transport.*

2.1.3. Manuel de l'inspecteur du TMD

Recommandation 1c) du CEDD :

Les lacunes en matière de lignes directrices pour la surveillance de la conformité et les activités de suivi sont comblées.

Plan d'action du Ministère :

1. *Mettre à jour le Manuel de l'inspecteur du TMD afin de refléter l'ordre de priorité des sites, en y incluant l'outil d'établissement des priorités.*
2. *Entreprendre une analyse des écarts dans les informations d'orientation que contient le Manuel de l'inspecteur du TMD.*

3. *Mettre à jour le Manuel de l'inspecteur du TMD.*

État d'avancement selon la DGTMD : Terminé.

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en partie.

Même si l'analyse des écarts a été effectuée et que le chapitre 3 a été mis à jour, les cinq chapitres qui, selon l'analyse, devaient être mis à jour, ne l'ont pas encore été.

Risques et répercussions

Sans un manuel à jour, les inspecteurs n'emploient peut-être pas une approche actuelle et uniforme lorsqu'ils effectuent les inspections. Cela pourrait contribuer au manque d'uniformité généralisé constaté par l'équipe de vérification en matière de planification, de réalisation et de documentation des inspections.

Une analyse des écarts du Manuel de l'inspecteur effectuée en 2012 a fait ressortir cinq chapitres qui nécessitaient une mise à jour. Un seul chapitre a été mis à jour jusqu'à maintenant.

Tant les gestionnaires que les inspecteurs du TMD considèrent que le manuel est une ressource et y renvoient le nouveau personnel régulièrement, tout en reconnaissant qu'il contient certains renseignements qui ne s'appliquent plus.

Le degré de précision requis dans le manuel afin que les inspections soient uniformes et bien documentées n'est pas suffisant. Chaque bureau régional ou inspecteur semble prendre ses propres décisions quant aux renseignements qui devraient être consignés dans un rapport d'inspection. De plus, le SII ne rend pas certains champs obligatoires, alors que cela améliorerait l'uniformité de la collecte des données.

Recommandation

3. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que le Manuel de l'inspecteur du TMD est à jour et donne suffisamment d'orientation et de soutien pour permettre aux inspecteurs du TMD de réaliser le programme national de façon uniforme.*

2.1.4. Procédures de suivi

<p>Recommandation 1b) du CEDD :</p> <p><i>Les activités de surveillance de la conformité et de suivi sont documentées de façon adéquate.</i></p>
<p>Plan d'action du Ministère : Donner de la formation aux inspecteurs et gestionnaires sur l'utilisation de l'indice de gravité et les procédures de suivi.</p>
<p>État d'avancement selon la DGTMD : Terminé. « <i>Du matériel de formation a été élaboré et il a été utilisé pour former des inspecteurs du TMD et des gestionnaires dès août 2013.</i> »</p>
<p>Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en partie.</p> <p><i>La norme et les procédures relatives aux inspections de suivi ne sont pas suffisamment comprises par les inspecteurs et les inspections de suivi ne sont pas réalisées assez uniformément d'un bureau régional à l'autre.</i></p> <p>Risques et répercussions</p> <p><i>Il y a un risque que des inspecteurs n'effectuent pas de suivi après une première inspection pour s'assurer de la conformité. Si une non-conformité n'est pas corrigée, des marchandises dangereuses pourraient ne pas être transportées conformément aux exigences.</i></p>

Bien que la norme relative aux suivis soit entrée en vigueur en décembre 2012, elle n'a pas été communiquée officiellement aux inspecteurs régionaux et n'a pas pu être mise en œuvre avant que des changements soient apportés au SII pour permettre le calcul de l'indice de gravité. La norme a été élaborée en partant du principe que l'ordre de priorité des inspections de suivi devait être déterminé en fonction de la gravité des non-conformités. Pour faciliter les choses, des modifications ont été apportées au SII afin de permettre le calcul d'un indice de gravité dérivé des résultats de l'inspection. La norme exige une visite de suivi du site lorsque l'indice de gravité est de huit ou plus.

Notre examen des dossiers qui correspondaient au seuil exigeant une inspection de suivi (indice de gravité de huit ou plus) a révélé que la norme n'était ni bien comprise, ni respectée uniformément. Certains bureaux régionaux assuraient le suivi des non-conformités quel que soit l'indice de gravité, tandis que d'autres n'effectuaient pas les inspections de suivi exigées par la norme.

Cette confusion et ce manque d'uniformité sont compréhensibles, sachant que les bureaux régionaux n'ont pas été officiellement informés de la nouvelle norme et que ce n'est qu'à partir

de novembre 2013 que le SII a commencé à calculer l'indice de gravité. Depuis, d'autres problèmes sont survenus relativement à la mise en œuvre du nouveau SII qui, dans certains cas, ont forcé les inspecteurs à effectuer des inspections sans le système (c.-à-d. qu'ils ne pouvaient pas y enregistrer les résultats de l'inspection), donc l'indice de gravité ne pouvait pas être calculé.

De plus, selon l'équipe de vérification, certaines des non-conformités qui correspondaient au seuil ne nécessitaient pas forcément une inspection de suivi du site afin de s'assurer de la conformité. Dans les dossiers examinés, dans certains cas la conformité pouvait facilement se confirmer en obtenant les renseignements de l'exploitant par voie électronique (p. ex. télécopie, documentation numérisée) et il n'était pas nécessaire que l'inspecteur retourne sur place.

La DGTMD est consciente de ces problèmes et travaille avec les régions à apporter les changements nécessaires pour s'assurer que le régime d'inspections de suivi est efficace.

Recommandation

4. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que l'examen de la norme en matière de suivi est terminé afin qu'elle donne des indications claires sur les circonstances exigeant un suivi. Il devrait également s'assurer que des améliorations sont apportées au calcul de l'indice de gravité, de manière que l'ordre de priorité soit correctement déterminé.*

2.1.5. Programme d'assurance de la qualité

Recommandation 1b) du CEDD :

Les activités de surveillance de la conformité et de suivi sont documentées de façon adéquate.

Plan d'action du Ministère : Mettre en place un programme d'assurance de la qualité qui permet de s'assurer que la conformité est surveillée et que les procédures de suivi sont respectées par les inspecteurs du TMD.

État d'avancement selon la DGTMD : Terminé. « Le cadre d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité est terminé et approuvé (mai 2014). »

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en grande partie.

Un programme d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité a été lancé en mai 2014, comprenant des exigences à remplir tant par les bureaux régionaux que par l'Administration centrale de la DGTMD. Les bureaux régionaux ont commencé à appliquer la nouvelle approche d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité, selon les exigences. Cependant, la DGTMD n'a pas terminé d'élaborer son plan de mise en place des équipes de révision de l'assurance de la qualité, qui sont pourtant un élément clé du programme d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité.

Risques et répercussions

Sans un plan permettant de mettre en œuvre pleinement le programme d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité, la DGTMD pourrait ne pas atteindre son objectif de passer en revue chaque bureau régional une fois par cinq ans, donc de ne pas posséder les renseignements nécessaires à une amélioration continue.

Un programme national d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité constitué d'exigences s'appliquant à l'Administration centrale et aux bureaux régionaux a été lancé en mai 2014. Lors de nos visites des sites régionaux, les bureaux régionaux commençaient tout juste à mettre en pratique la nouvelle approche. Avant le lancement du nouveau programme, les bureaux régionaux utilisaient une approche informelle d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité; les pratiques variaient d'un bureau régional à l'autre. En vertu du nouveau programme, les bureaux régionaux doivent examiner un certain pourcentage d'inspections, fixé selon le rang des inspecteurs. L'administration centrale n'a pas encore terminé son plan visant à former des équipes d'examen d'assurance de la qualité constituées de membres du personnel de la RCN et des régions, qui effectueraient un examen d'assurance de la qualité par cinq ans. Ces examens permettraient de déterminer les mesures générales et ciblées nécessaires pour assurer l'amélioration continue du programme national de TMD.

La réalisation du programme n'est pas uniforme au sein des bureaux régionaux et d'un bureau régional à l'autre.

Les conséquences de l'absence d'un processus national d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité étaient évidentes aux yeux l'équipe de vérification, en raison de l'absence d'uniformité au sein des bureaux régionaux et d'un bureau à l'autre en ce qui concerne la planification et la réalisation des inspections, la production de rapports et le suivi. Ces différences régionales nuisent à la capacité de la DGTMD d'évaluer la conformité de l'industrie à la Loi et de rendre compte de celle-ci. Par exemple :

- Aucune indication formelle n'est fournie aux inspecteurs quant à ce qui doit expressément être examiné sur place, ni quant au degré de précision du rapport d'inspection.
- Chaque bureau régional a sa propre approche en ce qui a trait à l'affectation des sites aux inspecteurs et les inspecteurs ont leurs propres approches en ce qui a trait à la réalisation des inspections et à la présentation des constatations. Certains inspecteurs font tout par voie électronique, tandis que d'autres travaillent sur papier pour saisir les données dans le SII par la suite. Certains inspecteurs décrivent en détail comment ils ont effectué l'inspection du site et ce qu'ils ont inspecté sur place, tandis que dans d'autres cas, il nous a été impossible de déterminer en consultant les dossiers comment l'inspecteur a effectué son inspection ni la nature de ses constatations.
- En outre, la perception de ce qui doit être considéré comme une inspection n'est pas uniforme. Dans un bureau régional, on remplit un nouveau rapport d'inspection après les inspections de suivi pour « *que ça compte comme une inspection* ». Dans d'autres, on remplit un rapport d'inspection même après avoir constaté lors de la visite du site que l'exploitant ne transporte plus de marchandises dangereuses; d'autres bureaux régionaux ne le font pas. Puisque chaque inspecteur et chaque bureau régional se voient attribuer des objectifs d'inspection qui sont surveillés dans le cadre d'un programme national de reddition de comptes, il est indispensable que la définition d'une inspection soit uniforme afin de s'assurer d'une reddition de comptes complète et précise.
- Le prélèvement d'échantillons des marchandises dangereuses transportées aux fins d'analyse et pour vérifier que les contenants sont correctement étiquetés est un autre exemple de pratique non uniforme. Le Manuel de l'inspecteur du TMD comprend un chapitre sur le prélèvement et l'analyse d'échantillons de marchandises dangereuses; pourtant, un seul bureau régional effectuait des prélèvements.

L'uniformité dans la planification et la réalisation des inspections, la documentation et la production de rapports sont indispensables afin de disposer de renseignements exacts aux fins de reddition de comptes.

Recommandation

5. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer de ce qui suit :*

- *de l'orientation et des directives claires sont fournies aux bureaux régionaux afin de favoriser une approche uniforme de planification et de réalisation des inspections et de production de rapports;*
- *le programme d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité élaboré récemment est pleinement mis en œuvre, notamment par la formation d'équipes d'examen et la planification d'examens d'assurance de la qualité.*

2.1.6. Mesure et suivi du taux de conformité de chaque mode transport

Recommandation 1e) du CEDD :

Mettre en œuvre un système de mesure du rendement qui permet au Ministère de faire rapport sur le taux de conformité réglementaire.

Plan d'action du Ministère : Élaborer un outil de mesure pour les inspecteurs du TMD afin de recueillir les renseignements appropriés permettant d'établir des rapports sur le taux de conformité des transports multimodaux.

État d'avancement selon la DGTMD : Terminé. « *Il a été déterminé que cette activité n'était pas nécessaire. Aucun outil de mesure additionnel n'est nécessaire pour permettre aux inspecteurs du TMD de recueillir des données de mesure de la conformité. La fiche de collecte des données du programme d'estimation de la conformité a été intégrée à la nouvelle version du SII et, en date du 1^{er} avril 2014, est obligatoire dans le cadre de l'inspection d'un site qui manutentionne, présente au transport, transporte ou importe des marchandises dangereuses.* »

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en partie.

Une stratégie de mesure du rendement en matière de conformité qui inclut la reddition de comptes sur le degré de conformité de chaque mode de transport a été approuvée. Cette stratégie s'appuie sur le programme d'estimation de la conformité déjà en place. Le succès de la stratégie dépend de la collecte de certains renseignements qui, à l'heure actuelle, ne sont pas recueillis.

Risques et répercussions

En l'absence de données complètes et exactes, la DGTMD ne sera pas en mesure de rendre des comptes sur les taux de conformité des transports multimodaux, ce qui influe sur la capacité de celle-ci d'effectuer des évaluations du risque et d'affecter des ressources aux domaines où le risque est le plus élevé.

La DGTMD a élaboré une Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité qui a été approuvée en avril 2014 par le Comité de la haute direction du TMD. Cette stratégie est détaillée et lorsqu'elle sera pleinement mise en œuvre, elle procurera de précieux renseignements sur le rendement de tous les modes de transport de marchandises dangereuses. Cependant, la stratégie ne sera efficace que si tous les renseignements requis sont recueillis. Au moment de la vérification, les données relatives à la conformité des sites d'inspection d'exploitants dans les domaines aérien et maritime n'étaient pas recueillies de façon uniforme.

Recommandation

6. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que la collecte de données appuie la pleine mise en œuvre de la Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité.*

2.1.7. Plans d'intervention d'urgence

Recommandation 1h) du CEDD :

Un plan et un échéancier pour achever l'examen des plans d'intervention d'urgence sont élaborés et mis en œuvre.

Plan d'action du Ministère : Établir des normes de service interne qui orienteront les spécialistes des mesures correctives de l'Administration centrale qui se pencheront sur des plans d'intervention d'urgence (pour les approuver ou les refuser).

État d'avancement selon la DGTMD : Terminé. « *Les normes de service interne sont consignées dans le Cadre d'évaluation des plans d'intervention d'urgence (août 2012).* »

Évaluation de la situation actuelle par l'équipe de la vérification interne : Terminé en partie.

La DGTMD a apporté de nombreux changements pour améliorer le processus d'approbation des plans d'intervention d'urgence. Cependant, aucune surveillance systématique n'est prévue pour s'assurer que les plans d'intervention d'urgence sont approuvés dans un délai raisonnable; les dossiers en attente demeurent donc nombreux.

Risques et répercussions

Il y a un risque que les plans d'intervention d'urgence ne soient pas approuvés dans un délai raisonnable, ce qui pourrait contribuer à l'inefficacité des interventions d'urgence si un accident devait se produire avant qu'un plan d'intervention d'urgence correspondant soit approuvé.

Avant la vérification de 2011 du CEDD, tous les plans d'intervention d'urgence étaient approuvés selon un processus qui exigeait un examen détaillé des plans et des visites des sites. Ce processus a été modifié depuis, et les plans d'intervention d'urgence sont désormais classés selon le risque afin de déterminer si une visite est requise ou non et quand le plan devra être examiné et réapprouvé.

Une norme de service fixant un délai de 15 jours a été instaurée pour l'examen d'une demande d'approbation de plan d'intervention d'urgence, mais aucun suivi du respect de cette norme n'est effectué et le rendement n'est pas surveillé.

Le processus d'approbation des plans d'intervention d'urgence est centralisé, de sorte que toutes les demandes sont acheminées à l'Administration centrale de la DGTMD, qui donne son approbation sur la foi des recommandations des spécialistes régionaux des mesures correctives. Les spécialistes régionaux des mesures correctives sont préoccupés par les longs délais auxquels ils sont confrontés. L'équipe de vérification a eu connaissance de cas où des demandes reçues par l'Administration centrale n'ont pas été envoyées au bureau régional dans un délai raisonnable. On a également remis à l'équipe des éléments prouvant que dans certains cas les spécialistes régionaux des mesures correctives recommandaient à l'Administration centrale d'approuver les plans d'intervention d'urgence, et qu'il s'écoulait des semaines – parfois des mois – avant que la lettre d'approbation soit envoyée. Ces retards ont des répercussions directes sur l'industrie, car les marchandises dangereuses ne peuvent être transportées sans un plan d'intervention d'urgence approuvé.

Le processus menant à l'approbation de plans d'intervention d'urgence provisoires a été modifié de manière à ne permettre l'approbation provisoire que si le spécialiste des mesures correctives a reçu et approuvé toute la documentation requise et qu'il ne reste qu'à effectuer la visite du site.

La vérification du CEDD en 2011 a révélé que 227 approbations provisoires de plans d'intervention d'urgence dataient de plus de cinq ans. En date de juillet 2014, ce nombre avait diminué de 30 % pour s'établir à 157. Puisque les approbations provisoires ont désormais une validité maximale de trois ans, le nombre réel de cas non traités est peut-être supérieur à 157 et il n'y a pas de plan formel en place pour éliminer ce retard.

Rôles et responsabilités des spécialistes des mesures correctives

Même si le nouveau cadre relatif aux plans d'intervention d'urgence donne suffisamment d'éclaircissements et d'indications sur les rôles et responsabilités, certains aspects qui demeurent confus doivent encore être éclaircis.

TC possède une structure de gouvernance qui comprend des autorités fonctionnelles et opérationnelles. L'autorité fonctionnelle devrait établir des normes nationales de prestation des programmes, donner de l'orientation et de la formation aux inspecteurs régionaux et surveiller le rendement du programme. Le rôle de l'autorité opérationnelle régionale consiste notamment à assurer l'orientation et la supervision au quotidien du personnel responsable d'appliquer le programme. La DGTMD à l'Administration centrale agit comme autorité fonctionnelle des spécialistes des mesures correctives qui se trouvent dans chaque région, tandis que les gestionnaires régionaux du TMD agissent comme autorité opérationnelle. Les spécialistes des mesures correctives relèvent des gestionnaires régionaux du TMD.

Les spécialistes des mesures correctives se sont dits préoccupés de l'insuffisance d'indications relatives à l'examen et à l'approbation des plans d'intervention d'urgence nationaux qui portent sur plus d'une région. De plus, les gestionnaires régionaux du TMD ont indiqué que l'autorité fonctionnelle débordait de son rôle et contournait celui des gestionnaires régionaux en travaillant directement avec les spécialistes régionaux des mesures correctives à l'élaboration des plans de

travail régionaux, ne consultant les gestionnaires régionaux que pour obtenir l'approbation des frais de déplacement liés aux inspections de sites.

Des préoccupations ont également été soulevées au sujet de la présence des spécialistes des mesures correctives sur les lieux d'accidents. Les spécialistes des mesures correctives rencontrés avaient le sentiment que certaines décisions étaient prises sans tenir compte de leurs commentaires ou de leurs connaissances et ce, même s'ils se trouvaient en fait sur les lieux de l'accident.

Un manuel d'intervention décrivant les rôles et responsabilités est à l'état d'ébauche depuis 2013. La finalisation et la communication des indications qu'il contient pourraient contribuer à régler ce problème.

Recommandations

7. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que le processus entourant les plans d'intervention d'urgence est rapide, rentable et efficace et que son rendement fait l'objet d'une surveillance. Un plan devrait être élaboré et mis en œuvre afin d'éliminer le retard actuel.*
8. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que les rôles et responsabilités de l'autorité fonctionnelle du TMD, des gestionnaires régionaux du TMD et des spécialistes des mesures correctives sont définis clairement et communiqués à tout le personnel du TMD.*

2.2. ÉTAT D'AVANCEMENT DES RECOMMANDATIONS DE L'ÉQUIPE DE VÉRIFICATION INTERNE

2.2.1. Système de rapports d'activités national

En 2006, Services de vérification et de conseils a réalisé une vérification de la normalisation des pratiques d'inspection liées au transport des marchandises dangereuses. La vérification a donné lieu à 13 recommandations et après plusieurs années, il a été constaté qu'elles avaient graduellement été pleinement mises en œuvre. Bon nombre de ces recommandations étaient similaires à celles faites plus tard, dans le cadre de la vérification du CEDD de 2011. L'équipe de vérification a toutefois relevé une recommandation qui demeurait en attente et qui ne faisait pas partie de la vérification du CEDD.

Un système de rapports d'activités national est en place, mais il n'est pas utilisé uniformément et ne rend pas compte de toutes les activités.

Risques et répercussions

Il y a un risque que sans un système de rapports d'activités national, TC n'ait pas une compréhension juste du temps que les inspecteurs consacrent à diverses activités. Cela nuira à la capacité de la direction générale d'affecter correctement les ressources.

L'équipe de vérification interne a recommandé que la direction envisage d'élaborer un système de rapports d'activités national, afin d'assurer le suivi du temps consacré par les inspecteurs à diverses tâches, notamment aux inspections. Bien que le SII ait maintenant la capacité d'enregistrer le temps consacré à certaines tâches, les régions n'utilisent pas uniformément cet outil et ont mentionné certaines tâches d'inspection qui n'étaient pas enregistrées dans l'outil à l'heure actuelle.

Recommandation

9. *Le SMA, Sécurité et sûreté devrait mettre en œuvre pleinement la production de rapports d'activités à l'échelle nationale en s'assurant de ce qui suit :*
 - *la totalité des tâches des inspecteurs est mentionnée;*
 - *tous les bureaux régionaux utilisent la fonction de rapports d'activités du SII de façon uniforme.*

3. CONCLUSION

L'objectif de Sécurité et sûreté 2020 était d'élaborer un plan de mise en œuvre ciblé de six ans pour mieux appuyer l'amélioration des programmes et services de réglementation. Dans ce contexte, la pleine mise en œuvre des recommandations du CEDD et de l'équipe de vérification interne contribuera à l'avancement des travaux en cours.

Nous avons constaté que, même si la majorité des recommandations ont été mises en œuvre, certaines des constatations et des lacunes demeurent en attente de mesures correctives. De plus, il existe des occasions d'améliorer certaines des pratiques actuelles afin d'augmenter l'efficacité du programme de surveillance du TMD.

4. RECOMMANDATIONS ET PLAN D'ACTION DE LA DIRECTION

N°	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
1	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer qu'une politique est élaborée et mise en œuvre afin que l'établissement des priorités relatives aux inspections de conformité générale et aux inspections de contenants soit intégré et que les gestionnaires reçoivent des directives claires.</p>	<p>a. Élaborer une politique visant à intégrer l'établissement des priorités en matière d'inspection de conformité générale et d'inspection des contenants qui découlerait du cadre d'établissement des priorités en matière d'inspection des installations d'examen des conteneurs de TMD et du cadre de gestion du risque aux fins d'établissement des priorités d'inspection du TMD (SGDDI n° xxxxxxxx/ <u>RDIMS-7279381-TMD RISK FRAMEWORK FOR INSPECTION PRIORITAZATION</u>).</p> <p>b. Mettre en œuvre la politique mentionnée au point « a », ci-dessus, de manière à intégrer les inspections de conformité des sites et les inspections des contenants pour les besoins du Plan d'inspection annuel de TMD 2015-2016 et du cycle de production de rapports 2015-2016, et fournir une orientation claire aux gestionnaires avant le début du cycle de planification des inspections 2015-2016.</p>	Mars 2015	Sécurité et sûreté

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
2	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer de ce qui suit :</p> <p>a. un plan est en place pour faire un dénombrement complet et exact des renseignements servant à la planification fondée sur le risque;</p> <p>b. le risque est envisagé à l'échelle stratégique en plus d'être envisagé à l'échelle des sites;</p>	<p>a. Élaborer un plan de dénombrement des renseignements qui intègre toutes les données disponibles que possède la DGTMD. Les renseignements sur chaque site que possèdent les autres modes de transport au sein de TC et des sources externes (provinces, industrie, tiers du secteur privé, etc.) devraient également être étudiés. Une liste de sites de TMD possibles a été rassemblée à partir de résultats du SIACMD, des plans d'intervention d'urgence et d'études sur les batteries au lithium. Un processus visant à inclure ces sites dans le plan d'inspection sera élaboré. La possibilité d'utiliser les sites provenant d'autres sources sera indiquée par d'autres sources internes, notamment le CANUTEC.</p> <p>b. Examiner le processus de planification de la sécurité ferroviaire fondée sur les risques et incorporer ses éléments utiles dans l'outil de classement des risques du TMD, qui tient compte du risque global par mode de transport en plus des tendances propres à chaque site ou activité.</p>	Juin 2015	Sécurité et sûreté

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
	<p>c. d'autres solutions que les inspections sont envisagées comme moyen d'augmenter la conformité;</p> <p>d. le personnel reçoit la formation nécessaire pour être en mesure de comprendre le cadre fondé sur le risque et de l'appliquer à tous les modes de transport.</p>	<p>c. Inclure les autres activités qui contribuent à la base de données de production de rapports et clarifier les rôles et responsabilités aux niveaux régional et national en ce qui concerne la réalisation de toute autre activité au moment de la planification des activités de surveillance (p. ex. sensibilisation, formation, rencontres avec les entreprises, etc.).</p> <p>d. i) En s'appuyant sur le processus actuel, terminer d'élaborer la formation sur l'inspection axée sur le risque et donner la formation à 95 % des inspecteurs à la séance d'entraînement des inspecteurs de septembre 2014. ii) Donner la formation aux autres inspecteurs, qui n'ont pas participé à la séance d'entraînement. iii) En collaboration avec le groupe chargé de la formation technique multimodale à l'intention des inspecteurs, incorporer la nouvelle politique sur l'intégration des priorités en matière de conformité générale dans les activités de formation.</p>		
3	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que le Manuel de l'inspecteur du TMD est à jour et donne suffisamment d'orientation et de soutien pour permettre aux inspecteurs du TMD de réaliser le</p>	<p>a. Examiner et réviser l'analyse des écarts entreprise en 2012-2013 (avec une mise en œuvre par étapes de la recommandation « b » en fonction des priorités établies).</p> <p>b. S'assurer que les politiques actuelles en matière de planification, de réalisation et de documentation des inspections sont clairement reflétées dans le</p>	Juillet 2015	Sécurité et sûreté

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
	programme national de façon uniforme.	<p>Manuel de l'inspecteur du TMD, qu'elles sont publiées et qu'elles sont en vigueur. Fournir des documents de type « normes de l'inspecteur » (procédures opérationnelles standard) lorsque des indications additionnelles sont requises. Réviser et mettre à jour les chapitres 4 (Application de la loi), 5 (Directives en matière d'inspections et d'enquêtes), 6 (Inspection) et 7 (Enquêtes).</p> <p>c. Élaborer un cadre pour documenter les processus régissant la mise à jour dans un délai raisonnable des normes du Manuel de l'inspecteur.</p>		
4	Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que l'examen de la norme en matière de suivi est terminé afin qu'elle donne des indications claires sur les circonstances exigeant un suivi. Il devrait également s'assurer que des améliorations sont apportées au calcul de l'indice de gravité, de manière que l'ordre de	<p>a. Un groupe de travail a été formé en juillet 2014 pour effectuer un examen complet des critères et des calculs servant à déterminer si une inspection de suivi est requise. Les recommandations relatives à la mise à jour du Système d'information de l'inspection (SII) – et par conséquent, de la norme sur les suivis – seront présentées au Comité de la haute direction du Transport des marchandises dangereuses (CHD TMD).</p> <p>b. Effectuer un examen plus vaste de la norme relative aux suivis, en se penchant sur toutes les activités de suivi (et non seulement les inspections). Les recommandations relatives à la mise à jour de la norme sur les suivis seront</p>	Mars 2015	Sécurité et sûreté

N°	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
	<p>priorité soit correctement déterminé.</p>	<p>présentées au CHD TMD.</p> <p>c. Donner de la formation aux inspecteurs sur la norme mise à jour et mettre en œuvre les recommandations du groupe de travail lorsqu'elles auront été approuvées par le CHD TMD.</p>		
5	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer de ce qui suit :</p> <p>a. de l'orientation et des directives claires sont fournies aux bureaux régionaux afin de favoriser une approche uniforme de planification et de réalisation des inspections et de production de rapports;</p> <p>b. le programme d'assurance de la</p>	<p>a. En fonction du plan d'action mis en œuvre aux points 3(a) et 3(b), compléter les documents de type « normes de l'inspecteur » en ce qui concerne la planification, la réalisation et la documentation des inspections.</p> <p>b. Terminer la mise en œuvre du programme d'assurance de la qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité (notamment en ce qui</p>	Août 2015	Sécurité et sûreté

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
	<p>qualité en matière de surveillance et de suivi de la conformité élaboré récemment est pleinement mis en œuvre, notamment par la formation d'équipes d'examen et la planification d'examens d'assurance de la qualité.</p>	<p>concerne les changements organisationnels, la formation d'équipes d'examen et l'échéancier des examens d'AQ).</p>		
6	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que la collecte de données appuie la pleine mise en œuvre de la Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité.</p>	<p>Données existantes</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Donner de la formation aux inspecteurs à la séance d'entraînement des inspecteurs de septembre 2014 sur l'importance d'une collecte de données de qualité, notamment en ce qui concerne les sites de PCA, en appui à la pleine mise en œuvre de la Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité. b. Donner la formation aux autres inspecteurs, qui n'ont pas participé à la séance d'entraînement. 	Mars 2016	Sécurité et sûreté

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
		<p>Données supplémentaires</p> <p>c. Préciser les protocoles d'accord avec la marine et l'aviation civile pour obtenir des données afin d'arriver à la pleine mise en œuvre de la Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité du TMD.</p> <p>d. Préciser les protocoles d'accord avec les provinces/territoires pour obtenir des données afin d'arriver à la pleine mise en œuvre de la Stratégie de mesure du rendement en matière de conformité du TMD.</p>		
7	<p>Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que le processus entourant les plans d'intervention d'urgence est rapide, rentable et efficace et que son rendement fait l'objet d'une surveillance. Un plan devrait être élaboré et mis en œuvre afin d'éliminer le retard actuel.</p>	<p>a. Élaborer et commencer à mettre en œuvre un plan pour éliminer le retard actuel concernant les plans d'intervention d'urgence.</p> <p>b. À partir d'un exercice Lean, élaborer et mettre en œuvre des normes de service relatives au processus d'approbation des plans d'intervention d'urgence et en assurer le suivi pour éviter de nouveaux retards.</p> <p>c. Intégrer les normes de service relatives aux plans d'intervention d'urgence dans la stratégie de mesure du rendement du programme de TMD en</p>	Mars 2015	Sécurité et sûreté

N°	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
		cours d'élaboration.		
8	Le SMA, Sécurité et sûreté devrait s'assurer que les rôles et responsabilités de l'autorité fonctionnelle du TMD, des gestionnaires régionaux du TMD et des spécialistes des mesures correctives sont définis clairement et communiqués à tout le personnel du TMD.	<ul style="list-style-type: none"> a. En consultation avec les bureaux régionaux, déterminer la structure de la chaîne d'intervention – autorité fonctionnelle, directeurs régionaux, Transport terrestre et gestionnaire régional, jusqu'aux spécialistes des mesures correctives. b. D'après la structure approuvée déterminée au point « a », confirmer les rôles et responsabilités de toutes les parties de la chaîne d'intervention et les communiquer au personnel. 	Juin 2015	Sécurité et sûreté
9	Le SMA, Sécurité et sûreté devrait mettre en œuvre pleinement la production de rapports d'activités à l'échelle nationale en s'assurant de ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> a. la totalité des tâches des inspecteurs est 	<ul style="list-style-type: none"> a. Terminer la mise en œuvre des mises à jour des fonctions de rapports d'activité du Système 	Mars 2015	Sécurité et sûreté a.

N ^o	Recommandations	Plan d'action détaillé de la direction	Date d'achèvement (pour chaque mesure)	Rapport direct du BPR pour chaque mesure précise
	<p>indiquée;</p> <p>b. tous les bureaux régionaux utilisent la fonction de rapports d'activités du SII de façon uniforme.</p>	<p>d'information de l'inspection (SII) et établir un processus qui permettra de s'assurer de l'uniformité de la déclaration de toutes leurs tâches par l'ensemble des inspecteurs du TMD.</p> <p>b. Fournir des indications fonctionnelles à tous les inspecteurs et gestionnaires et leur donner de la formation sur l'utilisation des fonctions de gestion du temps du SII.</p>		